



उत्तराखण्ड में रेलवे का विकास : एक ऐतिहासिक अध्ययन (औपनिवेशिक काल एवं उत्तर औपनिवेशिक काल के विशेष सन्दर्भ में)

कैसर अली

शोध छात्र, हे.न.ब.गढ़वाल (केन्द्रीय) वि.वि. श्रीनगर.



प्रस्तावना :

उत्तराखण्ड के सामाजिक, आर्थिक, राजनीतिक, सामरिक एवं सांस्कृतिक जीवन को आधुनिक युग में जिस एक तत्व ने अत्यन्त प्रभावित किया वह है इस भू-भाग के कुछ क्षेत्रों में रेलवे का विकास जिसकी शुरुआत औपनिवेशिक काल में हो चुकी थी। अंग्रेजी शासनकाल में ब्रिटिश अभिजातवर्गीय व्यापारी वर्ग अपने आर्थिक लाभ और अधिक से अधिक धन कमाने की लालसा से रेलवे जैसे नवीन उद्योग में जिसमें कि स्थायी प्रत्याभूति और उच्च रिटर्न की प्रबल संभावना थी, जैसे उद्यम में निवेश के लिए विशेष रूप से आतुर था वही उच्च पदों पर आसीन ब्रिटिश सैन्य प्रशासकों ने इस बात का अनुभव किया कि भारत जैसे विशाल देश में सुचारु प्रशासन व्यवस्था बनाए रखने एवं इसके साथ ही साथ देश के विभिन्न भू-भागों से ब्रिटिश साम्राज्य के संरक्षण में गतिशील नवीन उद्योगों के लिए ब्रिटेन को बंदरगाहों के माध्यम से कच्चा माल उपलब्ध कराने एवं इनसे निर्मित मालों को इस उपनिवेश के बाजारों में पहुँचाने हेतु देश के अन्दर रेलवे का संजाल बिछाना अत्यन्त आवश्यक है, जिससे कि भारत जैसे प्राकृतिक संसाधनों से सम्पन्न औपनिवेशिक साम्राज्य का अधिकाधिक दोहन किया जा सके। अतः इन्हीं सब तत्कालीन परिस्थितियों का परिणाम था कि उत्तराखण्ड जैसे पर्वतीय भू-भाग के कुछ मैदानी इलाकों अथवा पाद-पर्वतीय क्षेत्रों में रेलवे का पहुँचना संभव हो सका।

ऐतिहासिक दस्तावेजों में भारत में रेलवे के विकास से सम्बन्धित घटनाओं का अवलोकन करने के पश्चात् यह तथ्य दृष्टिगोचर होता है कि सर्वप्रथम भारत के गवर्नर जनरल लार्ड डलहौजी के शासनकाल में 16 अप्रैल 1853 को मुम्बई से थाणे तक कुल 21 मील की दूरी तक रेलवे का पूर्णतः परिचालन किया गया था। (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 221) लार्ड डलहौजी ने 1853 ई० के अपने प्रसिद्ध 'रेलवे पत्र' में रेलवे के विकास की बृहद् योजना बनाई थी। (प्रसाद, कामेश्वर, 1985: 185) डलहौजी ने रेलवे के बारे में कहा था कि 'रेलवे का निर्माण सेनाओं की गतिविधि एवं भारत को मण्डी के रूप में प्रयोग करने की दृष्टि से महत्वपूर्ण होगा।' (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 222)

जहाँ पूर्व में प्राचीन गारण्टी पद्धति (1849 ई०) के अन्तर्गत (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 222) भारत जैसे विशाल देश में रेलवे का विकास करने का प्रयास मुख्यतः दो रेल कम्पनियों क्रमशः ग्रेट इण्डिया पेनिन्सुला रेलवे कम्पनी एवं ईस्ट इण्डिया रेलवे कम्पनी ने किया (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 221) वहीं इस पद्धति की कतिपय खामियों की वजह से सरकार ने 1869 ई० में रेलवे के विकास का कार्य स्वयं अपने हाथों में सरकारी उद्योग के रूप में ले लिया (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 223) किन्तु आगे चलकर 1882 ई० में 'नवीन गारण्टी पद्धति' अस्तित्व में आयी जिसमें पुनः यह कार्य रेल कम्पनियों के साथ 'नवीन गारण्टी पद्धति' के अनुबन्ध शर्तों के आधार पर की गयी। (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 224) इस पद्धति की सबसे बड़ी विशेषता यह थी कि अब रेलवे विभाग को सरकार की सम्पत्ति मान लिया गया। 'नवीन गारण्टी पद्धति' सरकार की आशा के अनुकूल सिद्ध हुई। 1882 ई० से 1900 ई० तक के अल्पकाल में ही 9,875 मील लम्बी रेल पथ अब (1900 ई० के अन्त तक) 25,000 मील लम्बी हो गयी। (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 224) 23 जुलाई, 1853 ई० को डेली ट्रिब्यून में 'कार्ल मार्क्स' ने ठीक ही लिखा था – "एक बड़े देश में जहाँ लोहा और कोयला ही रेल का जाल बिना उसके उद्योग को बढ़ने का अवसर दिए बनाये रखना असम्भव है – इसलिए रेलवे व्यवस्था ही भारत के आधुनिक युग का अग्रदूत बन जायेगी।" (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 225) लार्ड कर्जन के शासनकाल में भारतीय रेल बोर्ड की स्थापना मार्च 1905 ई० में की गई थी (प्रसाद, शम्भू, 2016: 413) एवं प्रारम्भिक समय में इसी के शासनकाल (1899–1905 ई०) में भारत में रेल लाईन का सर्वाधिक विस्तार हुआ। (यादव, ज्ञानचन्द, 2016: 258) रेलवे के निर्माण के पश्चात् दरिद्रता निवारण हेतु, रोजगार की वृद्धि हेतु एवं अपूर्ण उत्पादन को पूर्णता प्रदान करने के लिए आधुनिक उद्योगों के विकास पर बल दिया जाने लगा। (मित्तल, अरुण कुमार, 2004: 225–226) भारत में रेलवे के निर्माण-कार्य के फलस्वरूप अपनी

क्षेत्रीय भौगोलिक विशेषता, प्रचुर वन-सम्पदा एवं सामरिक महत्ता के कारण उत्तराखण्ड का कुछ भू-भाग (तत्कालीन संयुक्त प्रान्त का एक छोटा सा भाग) भी रेलपथ से जुड़ने में सफल रहा।

वर्तमान उत्तराखण्ड राज्य के हरिद्वार जिले में स्थित रुड़की तहसील में 1847 ई0 में स्थापित एशिया के प्रथम इंजीनियरिंग कालेज के तकनीकी नेतृत्व में भारत में पहली बार 22 दिसम्बर, 1851 ई0 में रुड़की से पिरान कलियर के बीच रेल इंजन दो मालवाहक डिब्बों के साथ रवाना हुआ। इन डिब्बों में मिट्टी भरी होती थी जिसे ब्रिटिश शासकों के अतिमहत्त्वपूर्ण सिंचाई परियोजना 'गंगनहर' के निर्माण में प्रयुक्त किया जाता था।(नवानी/रावत, 2014: 460) एक रोचक तथ्य जो भारत में रेलवे के विकास के क्रम में ऐतिहासिक दस्तावेजों में दिखाई देता है वह यह है कि 16 अप्रैल 1853 ई0 को डलहौजी के शासनकाल में जिस रेलवे का शुभारम्भ माना जाता है उससे पूर्व ही उत्तराखण्ड की भूमि पर रेलवे का परिचालन किया जा चुका था यद्यपि यह प्रयास अपनी प्रारम्भिक अवस्था में था और इसका उपयोग 'गंगनहर परियोजना' में मिट्टी ढुलाई के कार्य में लिया गया था।

कालान्तर में 1883-84 ई0 के बीच बरेली से काठगोदाम तक रेल लाइन बिछायी गयी। अंग्रेज प्रशासक 'ई0 टी0 एटकिंसन' ने भी अपनी पुस्तक 'हिमालयन गजेटियर' में बरेली से रानीबाग (वर्तमान उत्तराखण्ड राज्य के नैनीताल जिले में स्थित एक स्थान) के बीच रेलमार्ग के बारे में चर्चा की है। (एटकिंसन, ई0 टी0, 2003: 603) 24 अप्रैल 1884 ई0 को लखनऊ से रेल वर्तमान नैनीताल जनपद के हल्द्वानी तहसील तक पहुँची, बाद में रेल लाइन काठगोदाम तक बढ़ायी गयी। (नवानी/रावत, 2014: 462) काठगोदाम तक रेल लाइन के विस्तार से झीलों की नगरी नैनीताल का भी तेजी से विकास हुआ। (नवानी/रावत, 2014: 459) काठगोदाम की गिनती पूर्वोत्तर भारत के प्रमुख रेलवे स्टेशनों में होती है, कुमाऊँ के पर्वतीय क्षेत्रों एवं पर्यटक स्थलों को देश के अन्य भागों से सीधे जोड़ने वाला काठगोदाम रेलवे स्टेशन कुमाऊँ का प्रवेश द्वार माना जाता है। 24 अप्रैल, 1884 को इस रेलवे स्टेशन का शुभारम्भ हुआ था, तब सर्वप्रथम काठगोदाम से गुवाहाटी तक अवध तिरहुत मेल चलायी गयी थी। अंग्रेजों के शासनकाल में अल्मोड़ा की ऐतिहासिक जेल में इसी रेलवे स्टेशन के माध्यम से कैदियों को पहुँचाया जाता था, तब कई प्रसिद्ध स्वतंत्रता सेनानी, महत्त्वपूर्ण विदेशी व्यक्ति एवं ख्यातिप्राप्त लोगों ने यहाँ से यात्रा की थी। इस रेलवे स्टेशन के स्वरूप में समय-समय पर अनेक परिवर्तन हुए हैं। वर्ष 1983 ई0 तक यहाँ से लगातार मालगाड़ी भी चलती थी लेकिन पर्याप्त आय न होने और पैसेंजर ट्रेन की संख्या बढ़ने के कारण यह कम कर दी गयी और 1989 ई0 में मालगाड़ी बंद हो गयी। (नवानी/रावत, 2014: 456) कालान्तर में यात्रियों की बढ़ती संख्या के कारण 5 मई, 1994 ई0 को छोटी लाइन के बदले ब्रॉड गेज शुरू कर दी गयी, साथ ही साथ 18 अप्रैल, 1995 ई0 से काठगोदाम में कम्प्यूटरकृत आरक्षण प्रणाली की भी शुरुआत की गयी। (नवानी/रावत, 2014: 456-57) गढ़वाल कमिश्नरी के मुख्यालय जनपद पौड़ी गढ़वाल में स्थित कोटद्वार तक रेलवे लाइन को 1897 ई0 में नजीबाबाद से जोड़ने के कारण कोटद्वार सहित इसके आस-पास के क्षेत्रों का तीव्रगति से विकास हुआ। (नवानी/रावत, 2014: 456) 01 जनवरी, 1896 ई0 को लक्सर जंक्शन को हरिद्वार से जोड़ा गया। 18 नवम्बर, 1896 ई0 को हरिद्वार से देहरादून के बीच रेल लाइन को स्वीकृति मिली। 26 मार्च, 1897 ई0 को ब्रिटिश सरकार एवं अवध व रोहेलखंड की एक निजी कंपनी के बीच हुए एक समझौते के अनुसार रेलवे निर्माण और रखरखाव तथा संचालन की शर्तें निश्चित की गयीं। इस समझौते के अनुसार हरिद्वार-देहरादून शाखा तत्कालीन रेलवे की सम्पत्ति मानी गयी तथा इसकी आधी आय सरकार को जानी थी। रेल कर्मचारियों व डाक सेवा के अतिरिक्त कुछ विशेष यात्रियों के लिए निःशुल्क यात्रा का प्रावधान भी था। इस 51.26 किमी0 लम्बे रेल मार्ग एवं इमारतों का निर्माण तत्कालीन समय के हिसाब से 25,67,093 रुपये की लागत से हुआ था। (नवानी/रावत, 2014: 525)

सिंध-पंजाब रेलवे कम्पनी (अब पाकिस्तान में) ने रेलवे कर्मचारियों एवं इंजीनियरों को प्रशिक्षण देने हेतु 1887 ई0 में झंडीपानी (मसूरी) में 'लाहौर रेलवे स्कूल' की स्थापना की। सन् 1888 में ईस्ट इण्डिया कंपनी इस स्कूल में सम्मिलित हुई और रेलवे स्टाफ के बच्चों के लिए 'ओक ग्राव पब्लिक स्कूल' मसूरी की स्थापना की। यह स्कूल आज भी झंडीपानी (मसूरी) में ही स्थित है और सफलतापूर्वक शिक्षा के क्षेत्र में अद्वितीय योगदान दे रहा है। (नवानी/रावत, 2014: 525)

देहरादून जिले में स्थित मसूरी जिसकी स्थापना एक अंग्रेज (मिस्टर शोरी) द्वारा 1823 ई0 में कैमल्स बैंक पर एक झोपड़ी बसाने के साथ की गयी थी। (नवानी/रावत, 2014: 463) यहीं पर 01 नवम्बर 1907 ई0 में उत्तर भारत का पहला और उत्तराखण्ड में उर्जा का आधार स्तम्भ 'ग्लोगी' विद्युत गृह का शुभारम्भ किया गया था। (नवानी/रावत, 2014: 528) दक्षिण भारत में मैसूर रियासत के बाद मसूरी देश में बिजली पैदा करने वाला दूसरा और उत्तरी भारत का पहला शहर था। 1906-07 ई0 में जब देश के प्रमुख नगरों दिल्ली, मुंबई, कोलकाता व चेन्नई जैसे नगरों में रात को लालटेनें व मशालें जलाकर रोशनी की जाती थी, तब मसूरी की वीरान ग्लोगी धार में लंदन की इमर्सिन कम्पनी में बने दूधिया कौच के बल्बों में बिजली का प्रकाश सूर्य की चमक की तरह जगमगाने लगा था। 1900 ई0 में देहरादून पहुँची रेल ने इस परियोजना को गति देने में सबसे बड़ी भूमिका अदा की थी, जिसने इंग्लैण्ड से पानी के जहाजों के जरिये मुम्बई पहुँची विशालकाय मशीनों व टरबाइनों को द्रुतगति से देहरादून पहुँचाया और वे फिर बैलगाड़ियों व श्रमिकों के कंधों पर ग्लोगी धार एवं पुनः सैकड़ों फीट नीचे पहाड़ी से योजना स्थल तक पहुँचाई गयी थी। (नवानी/रावत, 2014: 529)

1900 ई0 में स्थापित देहरादून रेलवे स्टेशन ने अपनी स्थापना के 116 वर्ष पूरे कर लिए हैं। हरिद्वार-देहरादून के मध्य स्थित यह रेलमार्ग राजाजी नेशनल पार्क से होकर गुजरता है। यह उत्तर रेलवे का उत्तराखण्ड प्रदेश में आखिरी रेलवे स्टेशन है, इसके साथ ही यह भारतीय रेल के माडल स्टेशनों में सम्मिलित है। (नवानी/रावत, 2014: 525) तत्कालीन अंग्रेज आई0 सी0 एस0 अधिकारी 'एच0 जी0 वाल्टन' ने अपनी सुप्रसिद्ध पुस्तक 'देहरादून का गजेटियर' में तत्समय की संचार व्यवस्था विशेषकर देहरादून में रेलवे का आगमन विषय पर टिप्पणी करते हुए लिखते हैं कि "जब से देहरादून में रेल आयी है, सहारनपुर से लम्बी सड़क-यात्रा की जरूरत नहीं रह गयी है। देहरादून जिले में रेल लाइन हरिद्वार के निकट एक सुरंग से होकर प्रविष्ट होती है, जिले में बीच के स्टेशन हैं - ऋषिकेश रोड, डोईवाला और हरवाला। हरिद्वार से देहरादून तक यह शिवालिक की श्रृंखला के

लगभग समानान्तर चलती है। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 226) डोईवाला मारखम ग्रांट से लगा एक गाँव है जो देहरा-हरिद्वार सड़क पर है। इसी के नाम पर देहरा-हरिद्वार रेलवे का स्टेशन भी है जो देहरा से करीब 12 मील पड़ता है। मारखम ग्रांट की समृद्धि डोईवाला रेलवे स्टेशन के कारण है। यहाँ से बाहर 1,20,000 मन जलावन लकड़ी और 40,000 मन लक्कड़ तथा करीब 55,000 मन पत्थर और चूना बाहर भेजा जाता है और यह सभी सामग्री मारखम ग्रांट तथा पड़ोस के जंगलों से प्राप्त होती हैं। रेलगाड़ी के जरिये थोड़ी मात्रा में बासमती चावल भी बाहर भेजा जाता है। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 240) 'वाल्टन' के अनुसार पूर्वी दून जो कि देहरा तहसील का एक परगना और दून का एक प्राकृतिक उपखंड है, इस परगने के विकास में देहरा-हरिद्वार रेल लाइन की सबसे अधिक भूमिका है। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 241) देहरा-हरिद्वार रेलवे का प्रबंध अवध एवं रुहेलखण्ड रेलवे कम्पनी करती है। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 226) देहरादून के रायवाला में ही तत्कालीन अवध और रुहेलखण्ड रेलवे का निरीक्षण बंगला भी था। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 91) रेल को मूलतः राजपुर तक ले जाने का प्रस्ताव था लेकिन राजपुर के होटल-मालिकों की अदूरदर्शिता के कारण, जिन्होंने राजपुर के करीब रेल पहुँचाने के खिलाफ आवेदन किया और देहरा स्टेशन से होकर रेल ले जाने पर स्टेशन की सुविधाओं को नुकसान होने को लेकर जो चिल्ल-पों की गयी, उस वजह से रेल लाइन देहरा से आगे नहीं ले जायी गयी। अब लोग यह मानते हैं कि यह एक गलती थी।" पुनः वाल्टन उद्धृत करते हैं कि "जब तक इंडियन एंड कालोनियल डेवलेपमेंट कम्पनी देहरा से मसूरी तक बिजली की ट्रामवे ले जाने की अपनी परियोजना पर अमल नहीं करती तब तक निश्चिततः रेल लाइन को पहाड़ी की तलहटी यानि राजपुर के निकट तक ले जाने की जरूरत बनी रहेगी। इस काम में इंजीनियरी कठिनाइयाँ ज्यादा नहीं हैं। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 84)

देहरादून तक रेलवे के पहुँचने के महत्त्व पर 'वाल्टन' के लेख से यह पता चलता है कि रेल के यहाँ तक पहुँच जाने पर और साथ ही सैनिकों के लिए विश्राम शिविर की सुविधा तैयार कर लेने के कारण ब्रिटिश सैनिक पहले देहरादून आते हैं और यहाँ से चकराता के लिए कूच करते हैं, इसलिए सैनिक सड़क पर आवाजाही बहुत कम हो गई है और इस सड़क का बड़ा हिस्सा सिविल प्राधिकारियों की देख-रेख में दे दिया गया है। (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 85) तत्कालीन ब्रिटिश अधिकारी 'एच0 जी0 रौस' के तीव्र विरोध के बावजूद सैनिक सड़क के निर्माण में हुए अत्यधिक धन के खर्च पर टिप्पणी करते हुए स्वयं 'रौस' ने लिखा कि 'जितने पैसे में यह सड़क बनाई जाएगी उतने में देहरा तक रेल लाइन और देहरा से चकराता तक पक्की तारकोल वाली सड़क बन सकती है, तब उनकी सलाह को स्वीकार नहीं किया गया लेकिन बाद के परिणामों ने उनकी बात सच सिद्ध कर दी।' (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 85) देहरादून तक रेलवे के पहुँचने के तत्कालीन संदर्भ एवं महत्ता पर प्रकाश डालते हुए 'वाल्टन' लिखते हैं कि "जहाँ तक यातायात का सवाल है रेलवे ने काफी हद तक प्रचलित सड़कों को पीछे छोड़ दिया" (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 86) निष्कर्षतः रेलवे अन्य संचार साधनों की अपेक्षा अधिक सुविधाजनक, सुगम्य एवं सस्ती रही होगी। 'वाल्टन' ने लिखा है कि 'देहरादून जिले के काफी बड़े हिस्से तक रेल केवल इसलिए नहीं पहुँच सकी क्योंकि बीच में सोंग नदी पड़ गयी जिस पर गोहरी के कुछ ऊपर तक पुल बनाया गया है।' (वाल्टन, एच0 जी0, 2006: 87)

देहरादून से सटे वर्तमान उत्तरकाशी जनपद में यद्यपि औपनिवेशिक काल या उत्तर औपनिवेशिक काल दोनों ही कालखण्डों में रेलवे का विस्तार नहीं हुआ किन्तु इस क्षेत्र में स्थित हर्षिल जैसे प्राकृतिक सुरम्य, मनमोहक और हिमालयी देवदार वृक्षों से आच्छादित वन सम्पदा की प्रचुरता वालेभाग में फौज़िक विल्सन 'पहाड़ी विल्सन' की कर्मभूमि स्थित है। 1816 ई0 में यार्कशायर (इंग्लैण्ड) में जन्मेफौज़िक विल्सन को उत्तराखण्ड में सेब के बागान, देवदार के जंगल पनपाने व ठेठ पहाड़ी जीवनशैली जीने के अनोखे अंदाज के कारण 'पहाड़ी विल्सन' नाम से पुकारा गया। लकड़ी के बड़े ठेकेदार के रूप में उसने बड़ा नाम कमाया। वह इतना अमीर था कि अपने मजदूरों को देने के लिए उसने अपने सिक्के चलाए, उसके मजदूर उसे 'राजा विल्सन' भी कहते थे। भारत के कई हिस्सों में बिछे रेलवे ट्रैक पर उसके द्वारा भेजे गए देवदार के स्लीपर आज भी लगे हुए हैं। टिहरी के तत्कालीन महाराजा से उसने लकड़ी का ठेका हासिल कर व्यवसाय शुरू किया था, जिसके बल पर उसने अकूत संपदा कमाई। हर्षिल क्षेत्र में उसके मजदूर देवदार के बड़े-बड़े पेड़ काटकर गंगा घाटी में बहाते थे। पेड़ों को हरिद्वार स्थित आरा मशीन में छोटे-छोटे स्लीपर के रूप में काटकर आगे के लिए भेज दिया जाता था। रेलवे के विस्तारीकरण के दौर में यही स्लीपर काफी काम आए। (नवानी/रावत, 2014: 363)

वर्तमान समय में उत्तराखण्ड में रेलमार्ग की कुल लम्बाई 345 किमी0 है (ओझा, एन0 एन0, 2016: 338) जो कि सम्पूर्ण भारत में फैले रेलवे नेटवर्क 65,808 किमी0 (31 मार्च, 2014 तक) का अत्यन्त सूक्ष्म प्रतिनिधित्व करता है (प्रसाद, शम्भू, 2016: 413) और प्रतिशतता में तो यह मात्र 0.52 प्रतिशत ही है। उत्तराखण्ड जैसा हिमालयी प्रदेश जो कि दो तरफ से अन्तर्राष्ट्रीय सीमाओं (चीन-तिब्बत एवं नेपाल) से घिरा हुआ अतिसंवेदनशील पर्वतीय प्रदेश है, यहाँ आवागमन का मुख्य साधन अभी भी सड़क मार्ग ही बना हुआ है। जनसंख्या वृद्धि, परिवहन साधनों का यात्रा मार्गों पर बढ़ता दबाव और जीवाश्म आधारित प्रदूषणकारक ईंधन का अंधाधुंध प्रयोग कुछ ऐसे कारण हैं जो इस भू-भाग के पर्यावरण संतुलन को बिगाड़ने में मुख्य भूमिका निभा रहे हैं, अतएव उपरोक्त कारकों को ध्यान में रखते हुए उत्तराखण्ड में रेलवे का विकास अत्यन्त आवश्यक है। यद्यपि इस पर्वतीय क्षेत्र में रेलमार्ग का विकास करना मैदानी क्षेत्र की अपेक्षा अत्यन्त खर्चीला एवं दुरुह कार्य है साथ ही भूगर्भीय दृष्टि से जोन पाँच जैसे अतिसंवेदनशील भूकम्पीय क्षेत्र में स्थित होने के कारण निर्माण मानकों का कड़ा होना भी एक अनिवार्य आवश्यकता है किन्तु पड़ोसी देशों की सैन्य गतिविधियों, अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर चीन जैसे साम्यवादी देश की सैन्य उपस्थिति और उसके द्वारा समीपस्थ क्षेत्रों में रेलमार्गों का तीव्र विकास जिससे किसी भी समय सैन्यबलों और युद्धक साजो-सामान की सुगम आवाजाही सुनिश्चित की जा सके आदि को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार का उत्तराखण्ड में रेलवे का विकास अभी भी प्रारम्भिक अवस्था एवं सर्वेक्षण के स्तर तक ही सीमित है। एक रोचक किन्तु कटु सत्य यह भी है कि उत्तराखण्ड में रेलवे का विकास मुख्यतः औपनिवेशिक काल की देन है और

अंग्रेजों के जाने के बाद अर्थात् उत्तर औपनिवेशिक काल में विभिन्न सरकारों द्वारा उत्तराखण्ड में स्थित रेल मार्गों में आमूल-चूल परिवर्तन करने के अलावा कोई विशेष कार्य अथवा किसी नए रेलमार्ग का निर्माण नहीं किया गया है।

पूर्व में रेल मंत्रालय द्वारा उत्तराखण्ड राज्य के रेलमार्ग सर्वे आदि के लिए भिन्न-भिन्न बजटीय घोषणाएँ विभिन्न रेलबजट के माध्यम से की जा चुकी हैं लेकिन धरातल पर यह प्रस्तावसिर्फ सर्वेक्षण एवं प्रतिवेदन तक ही सिमट कर रह गया। (राष्ट्रीय सहारा, दैनिक समाचार पत्र, 09 फरवरी, 2016 में प्रकाशित लेख) वर्ष 2016-17 के रेल बजट से पूर्व उत्तराखण्ड शासन द्वारा रेल मंत्री को सम्बोधित शासकीय पत्र द्वारा यहाँ के पूर्वघोषित रेल लाइनों के निर्माण और प्रगति की सूचना प्रदान कर शीघ्रतापूर्वक इन्हें वास्तविक स्वरूप देने का अनुरोध किया गया है। इन रेल लाइनों के अन्तर्गत सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण टनकपुर-बागेश्वर रेल लाइन, सहारनपुर-देहरादून रेल लाइन, इसी लाइन को विस्तारित करते हुए सहारनपुर-विकासनगर-देहरादून नवीन रेल मार्ग, जिसके निर्माण से हरबर्टपुर (विकासनगर) होते हुए देहरादून तक पहुँच स्थापित हो जाने से यमुना घाटी एवं चकराता-त्युनी व जौनसार के जनजातीय निवासियों के साथ-साथ पर्यटकों को भी काफी सुविधा होगी तथा हरिद्वार मार्ग में भीड़ को नियंत्रित करने में भी ज्यादा आसानी होगी। वर्ष 2013-14 के रेल बजट में स्वीकृत रामनगर-चौखुटिया रेल मार्ग परियोजना, गैरसैण में राज्य विधानसभा के निर्माण एवं सत्रायोजन और चौखुटिया से गैरसैण की दूरी कम होने के कारण रामनगर से गैरसैण तक रेलमार्ग के निर्माण की आवश्यकता राजनीतिक, सामाजिक, व्यापारिक एवं सामरिक दृष्टिकोण से अत्यन्त महत्वपूर्ण है। किच्छा-खटीमा (57.7 किमी0) रेल लाइन को त्वरित गति से बनाने, देवबन्द-रूड़की रेलमार्ग हेतु भी केन्द्र सरकार द्वारा त्वरित कार्यवाही किए जाने, वर्ष 2013-14 में ऋषिकेश से डोईवाला हेतु नए रेलमार्ग का निर्माण, इसी वित्तीय वर्ष के रेलबजट में स्वीकृत हरिद्वार-कोटद्वार-रामनगर डायरेक्ट लिंक बनाने की घोषणा पर कार्य किए जाने की अत्यधिक आवश्यकता है क्योंकि यह रेलमार्ग उत्तराखण्ड जैसे नवोदित राज्य के आर्थिक विकास के लिए प्राणदायी कारक सिद्ध हो सकता है। काशीपुर-नजीबाबाद वाया धामपुर रेल लाइन का सर्वे पूर्व में किया जा चुका है, इसके निर्माण से ही उपरोक्त लिंक मार्ग पूर्ण हो सकेगा तथा एक विशाल क्षेत्र इससे लाभान्वित होगा। रूड़की-पिरान कलियर, देहरादून-पुरोला (यमुना किनारे), टनकपुर-जौलजीवी नई रेल लाइनों के सर्वे की घोषणा विगत वर्षों के रेल बजट में की गयी थीं किन्तु अभी तक इन रेलमार्गों पर कोई विशेष कार्य शुरू नहीं किया गया है। लालकुआँ-मेलानी-टनकपुर-पीलीभीत-भोजीपुरा-बरेली सेक्शन के मीटरगेज (101.79 किमी0) को ब्रॉडगेज में बदलने हेतु रेल मंत्रालय द्वारा विगत वर्षों में स्वीकृति प्रदान की गयी थी किन्तु इसके द्रुतगति से अमान परिवर्तन के लिए पर्याप्त बजट की स्वीकृति आवश्यक है। (राष्ट्रीय सहारा, दैनिक समाचार पत्र, 09 फरवरी, 2016 में प्रकाशित लेख)

उत्तराखण्ड राज्य के गढ़वाल और कुमाऊँ मण्डल के कुल 13 जिलों (पंवार एवं गैरोला, 2007: 30) में रेलमार्ग का विस्तार पर्वतीय और मैदानी जिलों में समान रूप से देखने को नहीं मिलता। मैदानी भागों में रेलमार्ग के निर्माण की तकनीक और खर्च पर्वतीय भाग से काफी भिन्न होती है, इसी के साथ पर्वतीय भाग के अधिकांश क्षेत्रों में होने वाले भूस्खलन और अतिवृष्टि के कारण यदा-कदा यह आपदा का रौद्र रूप धारण कर लेती है अतएव उत्तराखण्ड में रेलमार्ग का विस्तार मुख्यतः मैदानी जिलों तक ही सीमित है। पर्वतीय भाग में तो यह नाममात्र भी विस्तृत नहीं है। रेलमार्ग से युक्त जिलों में मुख्यतः देहरादून, हरिद्वार, नैनीताल, रूद्रपुर (उधमसिंहनगर), चम्पावत, पौड़ी गढ़वाल एवं टिहरी गढ़वाल की गिनती की जा सकती है जबकि शेष 6 जिले रेलमार्गविहीन हैं। देहरादून जनपद के रेलवे स्टेशन डोईवाला, कांसरो, हर्षावाला एवं स्वयं देहरादून हैं जबकि हरिद्वार जनपद में रूड़की, लक्सर जंक्शन, पथरी, ज्वालापुर, मोतीचूर, लंडौरा, रायसी, ढंढेरा, दौसनी, ऐथल, एक्कड़, रायवाला एवं हरिद्वार रेलवे स्टेशन आते हैं। इसी प्रकार से पौड़ी गढ़वाल जनपद में कोटद्वार तथा टिहरी गढ़वाल जनपद में ऋषिकेश एवं वीरभद्र रेलवे स्टेशन स्थित हैं। रूद्रपुर (उधमसिंहनगर) जनपद में काशीपुर, किच्छा, बाजपुर, गौशाला, एलाई, पंतनगर, मझोला पाकर्य, खटीमा, गूलरभोज, सरकारा, बेरिया दौलत, हल्दीरोड, चक्रपुर एवं रूद्रपुर सिटी अवस्थित हैं। नैनीताल जनपद में रामनगर, हल्द्वानी, काठगोदाम, लालकुआँ एवं पीरुमदारा रेलवे स्टेशन जबकि चम्पावत जनपद में टनकपुर एवं बनबसा रेलवे स्टेशन वर्तमान समय में मौजूद हैं।

अन्य पर्वतीय (हिल) स्टेशन की भाँति उत्तराखण्ड के हिल स्टेशनों में देशी-विदेशी पर्यटकों का जमावड़ा लगा रहता है किन्तु यहाँ तक पहुँचने या इन स्टेशनों के निकटवर्ती स्थलों तक रेलमार्ग के जुड़े न होने से पर्यटन व्यवसाय के साथ-साथ सामान्य जन-जीवन एवं स्थानीय आबादी पर भी यातायात और संचार व्यवस्था को लेकर गंभीर प्रभाव पड़ता है। पर्वतीय क्षेत्र की जीवनशैली काफी कठिन मानी जाती है और यात्रा के लिए मुख्यतः सड़क मार्ग पर निर्भरता तो कभी-कभी अत्यधिक कष्टदायक सिद्ध होती है। औपनिवेशिक काल में देश के अन्य पर्वतीय भू-भागों में पर्यटन स्थलों तक पहुँचने के लिए रेलमार्ग का अस्तित्व अंग्रेजी शासनकाल में स्पष्टतः मौजूद था किन्तु ये रेलमार्ग सीमित दूरियों तक ही अपनी सेवाएँ दे रही थीं एवं इनकी स्थापना का उद्देश्य भिन्न प्रकृति का था। इन रेलमार्गों में 15 जून, 1899 ई0 को स्थापित नीलगिरी पर्वतीय रेलवे, 9 नवम्बर 1903 को स्थापित कालका-शिमला रेलवे एवं 1 अप्रैल 1929 को स्थापित काँगड़ा घाटी रेलवे प्रमुख थे (ओझा, एन0, 2016: 339) किन्तु दुर्भाग्यवश उत्तराखण्ड के संदर्भ में किसी ऐसे रेलमार्ग का संचालन औपनिवेशिक काल में नहीं दिखाई पड़ता। औपनिवेशिक काल में स्थापित इन रेलमार्गों का व्यावसायिक प्रयोग वर्तमान समय में संबंधित राज्य के पर्यटन उद्योग को बढ़ावा देने में अत्यधिक महत्वपूर्ण एवं कारगर सिद्ध हो रहा है। उत्तर औपनिवेशिक काल में विभिन्न सरकारों द्वारा उत्तराखण्ड के पर्वतीय भू-भाग में रेल नेटवर्क पहुँचाने की कवायद समय-समय पर विभिन्न प्रस्तावों, घोषणाओं एवं सर्वेक्षण आदि के माध्यम से दिखाई व सुनाई पड़ती है लेकिन धरातल पर यह महत्वाकांक्षी योजनाएँ वास्तविक स्वरूप नहीं ले पाती यद्यपि इन्हीं प्रयासों के अन्तर्गत सन् 1996 में ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन निर्माण के लिए सर्वेक्षण को वित्तीय मंजूरी प्रदान की गयी थी। (राष्ट्रीय सहारा, दैनिक समाचार पत्र, 13 दिसम्बर, 2015 में प्रकाशित लेख) कालान्तर में 9 नवम्बर 2011 ई0 को चमोली जनपद के कर्णप्रयाग तहसील में स्थित गौचर में ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन का शिलान्यास किया गया। इस परियोजना की कार्यदायी संस्था रेल विकास निगम लिमिटेड (रेलवे विकास से सम्बन्धित भारत सरकार का एक उद्यम) के प्रपत्र 33 द्वारा यह पता चलता है कि परियोजना की

निर्धारित लम्बाई 126.5 किमी0 निश्चित है। राष्ट्रीय महत्त्व की यह परियोजना मुख्यतः गढ़वाल मण्डल के पाँच जिलों क्रमशः देहरादून, टिहरी गढ़वाल, पौड़ी गढ़वाल, रुद्रप्रयाग एवं चमोली जनपद से होकर गुजरेगी। जिसमें देहरादून जनपद में इस रेलमार्ग की लम्बाई 5.971 किमी0, टिहरी गढ़वाल में 50.029 किमी0, पौड़ी गढ़वाल में 32.090 किमी0, रुद्रप्रयाग में 24.700 किमी0 एवं चमोली में 12.340 किमी0 निर्धारित है। (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 24 अप्रैल, 2016 में प्रकाशित लेख) इस परियोजना में पूरी रेल लाइन का 82 प्रतिशत भाग भूमिगत होगा जबकि केवल 18 प्रतिशत भाग ही खुले में निर्मित किया जाना है यानि खुले आसमान के नीचे ऋषिकेश से कर्णप्रयाग के सिवाई तक पहुँचने में यह रेलमार्ग लगभग 23 किमी0 ही वाह्य रूप से दिखाई देगा। रेल लाइन ऋषिकेश में समुद्र तल से 400 मीटर ऊँचाई से बनना शुरू होगा और सिवाई तक आते-आते यह 800 मीटर ऊँचाई तक पहुँच जायेगा। (दैनिक अमर उजाला, दैनिक समाचार पत्र, 18 अगस्त, 2016 में प्रकाशित लेख) इस रेलमार्ग के निर्माण की अवधि लगभग 8 वर्षों में पूर्णरूपेण तैयार करने के लिए लक्षित है। (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 10 अगस्त, 2016 में प्रकाशित लेख) इस कार्य के लिए 43,000 करोड़ रुपया स्वीकृत भी किया जा चुका है। (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 10 अगस्त, 2016 में प्रकाशित लेख) उपरोक्त रेलमार्ग पर छोटे-बड़े 16 टनल और 16 पुल निर्मित किए जाने हैं (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 31 जनवरी, 2016 में प्रकाशित लेख) जिसके निर्माण से भारी मात्रा में मलबा निकलेगा साथ ही इसके निस्तारण के लिए 31 मलबा निस्तारण स्थल भी चयनित किए गए हैं। बहुप्रतीक्षित ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेलमार्ग के निर्माण के दौरान वन-सम्पदा के नुकसान का आकलन करते हुए ज्ञात हुआ है कि लगभग 19000 पेड़ इस परियोजना के जद में आएँगे जिसके लिए वन विभाग ने प्रशासन की ओर से संयुक्त सर्वे शुरू कर दिया है। (दैनिक अमर उजाला, दैनिक समाचार पत्र, 18 अप्रैल, 2016 में प्रकाशित लेख) ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन के निर्माण के लिए कुल 588.62 हेक्टेयर भूमि चिह्नित किया गया है जिसमें 308.39 हेक्टेयर वन भूमि, 110.316 हेक्टेयर राजस्व भूमि और 169.918 हेक्टेयर निजी भूमि अधिग्रहित किया जाना है। (दैनिक अमर उजाला, दैनिक समाचार पत्र, 19 फरवरी, 2016 में प्रकाशित लेख) परियोजना के लिए चिह्नित उपरोक्त भूमि में से अधिकांश का अधिग्रहण भी किया जा चुका है। निजीभूमि के अधिग्रहण के लिए सरकार द्वारा निर्धारित प्रतिकर (मुआवजा) का निर्धारण बाजार भाव से चार गुना ज्यादा मूल्य पर किया गया है। कर्णप्रयाग के सब डिवीजनल मजिस्ट्रेट द्वारा बताया गया कि प्रभावित किसानों को उनकी भूमि का मुआवजा देने के लिए बाकायदा उच्चस्तरीय समिति का गठन किया जायेगा, जो कि उन्हें प्रतिकर प्रदान करेगा इस बाबत शासनादेश भी जारी हो चुका है। (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 11 अगस्त, 2016 में प्रकाशित लेख) ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेलमार्ग परियोजना भारत की सामरिक महत्त्व की राष्ट्रीय विकास परियोजना है, जिसके निर्माण से पर्यावरण, पर्यटन, शिक्षा, स्वास्थ्य, समाज, सुरक्षा, व्यापार, क्षेत्रीय विकास में व्यापक व क्रांतिकारी परिवर्तन होगा साथ ही उक्त परियोजना से प्रभावित ग्रामों के सामाजिक स्थिति में भी परिवर्तन एवं समाघात होने की संभावना है इसलिए शासन द्वारा विभिन्न स्तरों पर सामाजिक समाघात निर्धारण (Social Impact Assessment) समितियाँ बनायी गयीं हैं जिसमें 60 न0 60 गढ़वाल विश्वविद्यालय (केन्द्रीय विश्वविद्यालय) श्रीनगर गढ़वाल को भी सर्वेक्षण इत्यादि का कार्य सौंपा गया है। (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 24 अप्रैल, 2016 में प्रकाशित लेख) इसी प्रकार उत्तरकाशी और टिहरी जैसे पर्वतीय जिलों को जोड़ने की कवायद उत्तर रेलवे द्वारा निकट भविष्य में करने की योजना है अपनी सर्वे रिपोर्ट में उत्तर रेलवे ने बताया है कि रेल लाइन का संभावित रूट देहरादून से हर्षवाला, आगराखाल, नई टिहरी, मँडखाल, चम्बा, श्रीकोट, धरासू, डुंडा, अढाली होते हुए उत्तरकाशी तक होगा। सीमांत जनपद होने के कारण यह रेल लाइन भारत सरकार की प्राथमिकताओं में से एक है। (दैनिक अमर उजाला, दैनिक समाचार पत्र, 21 फरवरी, 2016 में प्रकाशित लेख) उत्तराखण्ड में रेलवे के विकास की योजनाओं के अन्तर्गत उत्तर रेलवे द्वारा इलेक्ट्रिक ट्रेन लाने की कवायद भी की जा रही है। (दैनिक हिन्दुस्तान, दैनिक समाचार पत्र, 03 दिसम्बर, 2015 में प्रकाशित लेख) उत्तराखण्ड शासन द्वारा परिवहन व्यवस्था को सुविधाजनक और सुचारु बनाने के लिए उत्तर-प्रदेश के गाजियाबाद व मुरादनगर से देहरादून, ऋषिकेश एवं हरिद्वार तक मेट्रो ट्रेन चलाने की भी योजना है। (राष्ट्रीय सहारा, दैनिक समाचार पत्र, 05 फरवरी, 2016 में प्रकाशित लेख)

निष्कर्षतः देखा जाए तो उत्तराखण्ड जैसे नवोदित राज्य में रेलवे का विकास अत्यधिक महत्वपूर्ण और वर्तमान समय की अनिवार्य आवश्यकता है। पर्यटन प्रदेश होने के कारण एवं अधिकांश रोजगार देने वाले इस उद्योग के लिए रेलमार्ग का विकास इस भू-भाग के लिए जीवनदायिनी रेखा के समान होगा। राज्य की उत्तरोत्तर प्रगतिशील अर्थव्यवस्था में संचार साधनों का अत्यधिक योगदान होता है। किसी भी राज्य के आर्थिक विकास के साधन के रूप में रेलवे का योगदान अतुलनीय है। वन उपज इत्यादि का उचित मूल्य तभी प्राप्त होगा जब समय और मौंग के अनुसार बाजार में उसकी पहुँच सुनिश्चित की जा सके इस दृष्टि से रेलवे से बेहतर माल दुलाई का अन्य कोई भी साधन न होगा। सामरिक दृष्टिकोण से भी रेलवे का विकास देश एवं प्रदेश की सुरक्षा के लिए वर्तमान परिदृश्य में अहम भूमिका निभाने का कार्य कर सकता है। सैन्य बलों एवं सैन्य साजों-सामान को त्वरित गति से सीमावर्ती क्षेत्रों में पहुँचाने के लिए रेलवे से बेहतर अन्य कोई माध्यम उपयुक्त न होगा। रेलवे के विकास का प्रभाव समाज पर प्रत्यक्ष अथवा परोक्ष रूप से निरन्तर पड़ता रहता है। समाज को गतिशील बनाने में परिवहन साधनों का बहुमूल्य योगदान होता है जिसमें रेलवे का स्थान अद्वितीय है।

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

1. मित्तल, अरुण कुमार, 2004, भारत का सामाजिक, आर्थिक एवं सांस्कृतिक इतिहास, साहित्य भवन पब्लिकेशन, आगरा।
2. प्रसाद, कामेश्वर, 1985, भारत का इतिहास, भारती भवन, पब्लिशर्स एण्ड डिस्ट्रिब्यूटर्स, पटना।
3. प्रसाद, शम्भू, 2016, किरण वन लाईनर एप्रोच सामान्य ज्ञान, किरण प्रकाशन प्राइवेट लिमिटेड, पीतमपुरा, दिल्ली।
4. यादव, ज्ञानचन्द, 2016, ज्ञान सम्पूर्ण इतिहास, ज्ञान पब्लिशिंग हाउस, दिल्ली।

5. एटकिंसन, ई0 टी0, 2003, द हिमालयन गजेटियर, ग्रंथ-3, भाग-2 (अनु0 प्रकाश थपलियाल), उत्तराखण्ड प्रकाशन, हिमालय संचेतना संस्थान, आदिबदरी, चमोली।
6. नवानी, लोकेश/रावत, कल्याण सिंह 'मैती', 2014, विनसर उत्तराखण्ड ईयर बुक-2014, विनसर पब्लिशिंग कम्पनी, देहरादून।
7. वाल्टन, एच0 जी0, 2006, देहरादून का गजेटियर, (अनु0 प्रकाश थपलियाल), उत्तराखण्ड प्रकाशन, हिमालय संचेतना संस्थान, आदिबदरी, चमोली।
8. ओझा, एन0 एन0, 2016, क्रानिकल ईयर बुक, क्रानिकल पब्लिकेशंस (प्रा0) लि0, नई दिल्ली।
9. दिनांक 09 फरवरी सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक राष्ट्रीय सहारा समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
10. पंवार, मोहन सिंह एवं गैरोला, राकेश, 2007, गढ़वाल हिमालय के प्रमुख मेलें एवं त्यौहार तथा सांस्कृतिक प्रादेशीकरण, रिसर्च इण्डिया प्रेस, नई दिल्ली।
11. दिनांक 13 दिसम्बर सन् 2015, देहरादून संस्करण, दैनिक राष्ट्रीय सहारा समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
12. रेल विकास निगम लिमिटेड (रेलवे विकास से सम्बन्धित भारत सरकार का एक उद्यम) का प्रपत्र 33।
13. दिनांक 24 अप्रैल सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक हिन्दुस्तान समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
14. दिनांक 10 अगस्त सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक हिन्दुस्तान समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
15. दिनांक 31 जनवरी सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक हिन्दुस्तान समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
16. दिनांक 18 अगस्त सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक अमर उजाला समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
17. दिनांक 18 अप्रैल सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक अमर उजाला समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
18. दिनांक 19 फरवरी सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक अमर उजाला समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
19. दिनांक 11 अगस्त सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक हिन्दुस्तान समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
20. दिनांक 21 फरवरी सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक अमर उजाला समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
21. दिनांक 03 दिसम्बर सन् 2015, देहरादून संस्करण, दैनिक हिन्दुस्तान समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।
22. दिनांक 05 फरवरी सन् 2016, देहरादून संस्करण, दैनिक राष्ट्रीय सहारा समाचार पत्र में प्रकाशित लेख।



कैसर अली

शोध छात्र, हे.न.ब.गढ़वाल (केन्द्रीय) वि.वि. श्रीनगर.