

मेवाड़ में रेलवे का आगमन एवं विकास (1881 ई. से 1899 ई. तक)

सारांश

16 अप्रैल 1853 को 3.35 बजे ग्रेट इंडिया पेनिनसुला रेलवे की पहली रेलगाड़ी बम्बई के बोरीबंदर से 21 मील दूर थाणे नामक स्थान के लिए रवाना हुई। रेलगाड़ी को इस 21 मील (33.8 कि.मी.) के सफर को तय करने में 57 मिनट का समय लगा। 14 डिब्बों वाली इस रेलगाड़ी, जिसमें 400 यात्री सवार थे, को तीन लोकोमोटिव जिनका नाम सुल्तान, सिंध व साहिब था, खींच रहे थे। यात्री थाणे में उतरे और समारोह में सम्मिलित होकर उसी गाड़ी से शाम को बम्बई वापस आ गए। जनता के लिए रेल यातायात का प्रारम्भ 18 अप्रैल 1853 से हुआ। इसके 16 महीने बाद बंगाल में हावड़ा-हुगली लाईन खुली और दो वर्ष बाद 1855 में मद्रास में व्यलरपदी-वल्लाल रेल लाईन। इन तीनों रेल लाईनों के छोटे से प्रारम्भ से भारत में रेल लाईनों का निर्माण धीरे-धीरे बढ़ता ही गया।¹

मुख्य शब्द : मेवाड़, रियासत, रेलवे, रेलवे लाईन, ब्रिटिश सरकार, बी.बी.एन्ड सी. आई.

प्रस्तावना

भारत वर्ष में 19वीं सदी का समय रेलवे के आगमन की दृष्टि से प्रसिद्ध रहा है। मेवाड़ रियासत भी रेलवे से बहुत प्रभावित हुई और भारत में रेलवे के आगमन (1853) के ठीक 28 वर्षों बाद ही सन् 1881 में मेवाड़, रियासत से भी रेलवे लाईन गुजारी गयी। मेवाड़ रियासत में स्वयं के आधिपत्य वाली रेलवे लाईन के निर्माण का श्रेय महाराणा फतेहसिंह को दिया जाता है। महाराणा फतेहसिंह ने उदयपुर-चित्तौड़ रेलवे लाईन का निर्माण कर मेवाड़ में रेलवे का प्रादुर्भाव किया।

अध्ययन का उद्देश्य

मेवाड़, रियासत में सर्वप्रथम रेलवे लाईन का निर्माण सन् 1873 से 1881 की अवधि के दौरान ब्रिटिश सरकार द्वारा करवाया गया। यह रेलवे लाईन राजपुताना-मालवा रेलवे लाईन की ब्रांच रेलवे लाईन थी, जिसे अजमेर से प्रारम्भ कर मेवाड़, रियासत के पूर्वी भाग से गुजारते हुए निकाली गई तथा सन् 1881 में प्रारम्भ की गयी। इस लाईन के निर्माण के साथ ही मेवाड़ रियासत में परिवहन के क्षेत्र में एक नये युग का सुत्रपात हुआ तथा मेवाड़ के शासकों को स्व-स्वामित्व वाली रेलवे लाईनों के निर्माण के लिए प्रेरित किया। महाराणा सज्जनसिंह (1874-1884) तथा महाराणा फतेहसिंह (1884-1930) ने इस हेतु प्रयास किये तथा मेवाड़ रियासत की स्व-स्वामित्व वाली रेलवे प्रारम्भ करने में सफल रहे। ब्रिटिश शासनकाल में किस प्रकार मेवाड़ के शासकों ने रेलवे लाईन का निर्माण करवाया, रेलवे के निर्माण में मेवाड़ शासकों व ब्रिटिश सरकार के बीच क्या-क्या समझौते हुए, रेलवे निर्माण के किन-किन पहलुओं पर विरोध प्रकट किया गया आदि ऐतिहासिक घटनाओं को एक शोध पत्र में क्रमिक रूप प्रदान करना तथा मेवाड़ रियासत की रेलवे सम्बन्धी इन युग-परिवर्तनकारी घटनाओं का इतिहास पाठकों के समक्ष प्रस्तुत करना ही मेरे अध्ययन का उद्देश्य है।

मेवाड़, मे रेलवे का आगमन एवं विकास

सन् 1861 में महाराणा स्वरूप सिंह कि मृत्यु के बाद मेवाड़, कि गद्दी पर अल्पवयस्क महाराणा शम्भूसिंह का शासन था। महाराणा की अल्पवयस्कता के कारण प्रशासन के सभी अधिकार तात्कालीन पोलिटिकल एजेंट के हाथों में थे। सन् 1864 में ब्रिटिश सरकार द्वारा बी. बी. एंड सी. आई. रेलवे लाईन को राजपुताना स्टेट से गुजारते हुए इसका प्रसार करने हेतु विचार किया गया तथा इस हेतु भूमि को पट्टे पर लेने तथा अन्य सम्बंधित मामलों के सम्बंध में महाराणा



मनोज कल्याणा
शोधार्थी,
इतिहास विभाग,
जय नारायण व्यास
विश्वविद्यालय,
जोधपुर, राजस्थान

से पत्राचार करना प्रारम्भ किया। सन् 1864 में रेलवे लाईन के निर्माण के सम्बन्ध में महाराणा शम्भूसिंह और ब्रिटिश सरकार के मध्य एक समझौता हुआ। रेजेंसी काँसिल, जो कि पोलिटिकल एजेंट द्वारा निर्देशित होती थी, के तहत मेवाड़ दरबार ने रेलवे लाईन बिछाने के लिए भूमि प्रदान करने की स्वीकृति दे दी, जिसका मेवाड़ दरबार ने कोई मूल्य भी नहीं लिया। इस प्रकार पोलिटिकल एजेंट ने राजपूताना के अन्य राज्यों की तरह ही मेवाड़ राज्य में भी रेलवे लाईन बिना भूमि का मूल्य दिये बिछाने की स्वीकृति दिलवा दी। लेकिन मेवाड़ दरबार द्वारा ब्रिटिश सरकार से यह आश्वासन मांगा गया कि उक्त रेलवे लाईन के निर्माण में किसी भी मंदिर तथा धार्मिक ईमारत को नुकसान नहीं पहुँचाया जायेगा तथा भूमि का अनावश्यक दुरुपयोग नहीं किया जायेगा। ब्रिटिश सरकार इस हेतु सहमत हो गयी।²

ब्रिटिश सरकार ने अब मेवाड़ दरबार से रेल समझौता करने हेतु तीन शर्तें रखी ;

1. यह कि रेलवे लाईन निर्माण हेतु लाईन के आसपास की लगभग 200 फिट तक की भूमि बिना किसी लागत व मूल्य के ब्रिटिश सरकार को देनी होगी तथा मेवाड़ क्षेत्र में रेलवे लाईन निर्माण के दौरान हुए किसी भी नुकसान का मुआवजा मेवाड़ दरबार द्वारा अदा व वहन किया जायेगा।
2. यह कि लीज पर ली गई भूमि पर अधिकारक्षेत्र व सम्प्रभुता पूरी तरह ब्रिटिश सरकार की होगी।
3. यह कि माल परिवहन व पारगमन पर सभी शुल्क लगाने व लेने का अधिकार ब्रिटिश सरकार का होगा। तथापि मेवाड़ दरबार भी निश्चित दरों अनुसार (जो कि बाद में निर्धारित की जाएगी) शुल्क लगा सकेगी।

महाराणा शम्भूसिंह की अल्पवयस्कता के कारण प्रशासन के सभी अधिकार तात्कालीन पोलिटिकल एजेंट के हाथों में थे। अतः जुलाई 1865 में मेवाड़ दरबार ने उपर्युक्त तीनों शर्तें स्वीकार कर ली। मेवाड़ के बहुत से उच्च सामन्त व लोग प्रारम्भ से ही इस तरह की अपमानजनक व मनमानी शर्तों को लागू करने का विरोध कर रहे थे, जो ना सिर्फ राज्य के लिए नुकसानदायी थी, बल्कि 1818 में हुई सन्धि का भी स्पष्ट उल्लंघन करने वाली थी। खास तौर से मेवाड़ क्षेत्र में अंग्रेजों के न्यायाधिकार तथा अन्य विशेषाधिकारों का यहाँ के सामन्तों व मुख्यों द्वारा जबरदस्त विरोध हुआ। मेवाड़ में उठे इस विरोध का ब्रिटिश सरकार पर असर हुआ और ब्रिटिश सरकार ने कुछ वर्षों के लिए इस मुद्दे को छोड़ दिया।³

सन् 1874 में महाराणा शम्भूसिंह की मृत्यु के बाद महाराणा सज्जनसिंह शासक बने। उनके शासन काल में सन् 1879 में मेवाड़ से रेलवे लाईन गुजारने के सम्बन्ध में पुनः बातचीत प्रारम्भ हुई। महाराणा सज्जनसिंह ने 1865 में महाराणा शम्भूसिंह के समय अंग्रेजों द्वारा रखी गई शर्तों पर ब्रिटिश सरकार को पुनर्विचार करने का आग्रह किया तथा साथ ही महाराणा सज्जनसिंह ने शर्तों में निम्नलिखित परिवर्तन करने का सुझाव ब्रिटिश सरकार को दिया।

1. यह कि नुकसान का मुआवजा मेवाड़ दरबार से लेने की तथा दिलवाने की कोई भी शर्त या नियम लागू न करे तथा रेलवे लाईन के आसपास 200 फिट जमीन की मांग जरूरत से ज्यादा प्रतीत होती है, अतः वास्तव में रेलवे लाईन निर्माण हेतु जितनी भूमि की आवश्यकता हो, उतनी ही लेवें।
2. यह कि ब्रिटिश सरकार द्वारा ली जाने वाली भूमि पर अधिकार की कोई जानकारी नहीं दी गई थी, अतः इस सम्बन्ध में पूर्ण स्पष्टीकरण करें।
3. यह कि मेवाड़ दरबार माल के पारगमन पर कोई करारोपण नहीं करेगा तथापि यह स्वीकार्य करना होगा कि मेवाड़ दरबार मेवाड़ में आयातित व निर्यातित माल पर सामान्य दरों से करारोपण कर सकेगा। दरें बाद में निर्धारित की जाएगी।

इस सम्बन्ध में 17 नवम्बर 1879 को पोलिटिकल एजेंट कर्नल वाल्टर ने महाराणा सज्जनसिंह से साक्षात्कार किया तथा इस सम्बन्ध में अगले ही दिन महाराणा सज्जनसिंह को सूचना भेजी, जिसमें उसने कहा कि "मैंने इस सम्बन्ध में आवश्यक दस्तावेजों का परीक्षण किया है, तथा एक असली खरीता ढूँढा है, जो 15 जुलाई 1865 की तारीख का महाराणा शम्भूसिंह कालीन है। तथा उस खरीते में वे तीनों शर्तें, जिन पर विरोध दर्शाया जा रहा है, को मेवाड़ दरबार द्वारा स्वीकृत किया गया है। और जहाँ तक मुआवजे का विषय है, उसे स्वर्गीय महाराणा शम्भूसिंह द्वारा निश्चयपूर्ण स्वीकार्य किया गया था।" कर्नल वाल्टर आगे कहता है कि "जहाँ तक भूमि की मात्रा का प्रश्न है, तो मेरे विचार में रेलवे लाईन के दोनों तरफ 50 फिट भूमि पर्याप्त है। तथा करारोपण के सम्बन्ध में भी स्वर्गीय महाराणा शम्भूसिंह ने तीसरी शर्त मानते हुए स्वीकार किया कि कोई भी मुआवजा मेवाड़ दरबार द्वारा नहीं मांगा जाएगा।" अतः मैं वर्तमान महाराणा से आशा करता हूँ कि वे अपने पूर्वज द्वारा किए गये समझौते पर बरकरार रहे। आगे कर्नल वाल्टर महाराणा सज्जनसिंह को सूचित करता है कि "मेवाड़ में अधिकृत भूमि पर ब्रिटिश सरकार पूर्ण शक्ति से एवं अधिकार से कार्य करेगी, जैसा कि ब्रिटिश सरकार अपने सम्बन्धित क्षेत्रों में किया करती है।"

महाराणा सज्जन सिंह ने जब कर्नल वाल्टर का यह पत्र प्राप्त किया तो उन्होंने स्वयं को इस मामले को सम्भालने में मददहीन महसूस किया। विरोध के बाद भी वे कुछ नहीं कर पाए, असहाय बने रहे। अंततः मेवाड़ क्षेत्र के पूर्वी हिस्से से 82 मील लम्बी, उत्तर से दक्षिण दिशा में रेलवे लाईन 1874 से 1881 की अवधि में बना दी गयी।⁴

राजपूताना-मालवा रेलवे की यह लाईन अजमेर-खण्डवा रेलवे ब्रांच लाईन नाम से जानी गई। इस लाईन पर मेवाड़ के 10 रेलवे स्टेशन क्रमशः रुपाहेली, सरैरी, लाम्बीया, मांडल, भीलवाड़ा, हमीरगढ़, गंगरार, चंदेरिया, चित्तौड़, और शम्भूपुरा स्थित है। इस मीटर गेज रेलवे लाईन को सन् 1881 में यातायात व माल परिवहन के लिए प्रारम्भ कर दिया गया तथा ब्रिटिश सरकार कि तरफ से इसका संचालन बी. बी. एंड सी. आई. रेलवे कम्पनी ने सन् 1885 से 1905 तक किया। सन् 1905 में

लीज की अवधि समाप्त होने पर इसे पुनः आगे बढ़ा दिया गया।

ब्रिटिश सरकार की इस राजपूताना-मालवा रेलवे लाईन की राजपूताना में कुल लम्बाई 720 मील थी। यह रेलवे लाईन अहमदाबाद से शुरू होकर राजपूताना के दक्षिण-पश्चिम से आबूरोड के समीप से राजपूताना में प्रवेश कर उत्तर-पूर्व की ओर अरावली पर्वत श्रेणी के पश्चिम में होते हुए बांदीकुई तक जाती है। बांदीकुई से इसकी एक लाईन आगरा तक तथा दूसरी लाईन दिल्ली तक जाती है। फुलेरा से रेवाड़ी रेल लाईन और मेवाड़ से गुजरने वाली अजमेर-नीमच-खण्डवा रेलवे लाईन भी राजपूताना-मालवा रेलवे लाईन की ब्रांच रेलवे लाईन है। राजपूताना-मालवा रेलवे लाईन के अलावा राजपूताना से गुजरने वाली ब्रिटिश सरकार की एकमात्र अन्य रेलवे लाईन "ग्रेट इण्डिया पेनिनसुला रेलवे" की "आगरा-ग्वालियर रेलवे लाईन" है, जो धौलपुर स्टेट में 19 मील लम्बाई लिए गुजर रही है। यह लाईन ब्रॉडगेज है। सन् 1878 में इसे प्रारम्भ किया गया।⁶

उदयपुर-चित्तौड़ रेलवे लाईन का निर्माण

राजपूताना-मालवा रेलवे की ब्रांच "अजमेर-नीमच-खण्डवा रेलवे लाईन" पर पड़ने वाला "चित्तौड़ रेलवे स्टेशन" उदयपुर से लगभग 75 मील दूर पड़ता था। यात्रियों व लोगों को वहाँ तक समय पर पहुँचने में बहुत असुविधा होती थी। महाराणा सज्जनसिंह ने यात्रियों व लोगों की सुविधा तथा व्यापार की वृद्धि के लिए चित्तौड़ से उदयपुर तक रेलवे लाईन बनाने की योजना बनायी। सन् 1884 में महाराणा सज्जनसिंह ने उदयपुर चित्तौड़ रेलवे योजना को अंतिम रूप दे दिया और इस कार्य हेतु ब्रिटिश सरकार के परामर्श पर कैम्बेल टॉमसन् नामक इंजीनियर की नियुक्ति भी कर दी। लेकिन महाराणा सज्जनसिंह की मृत्यु हो जाने से यह योजना क्रियान्वित न हो सकी।

महाराणा सज्जनसिंह के उत्तराधिकारी महाराणा फतेहसिंह के काल में ब्रिटिश सरकार ने इस योजना को प्रारम्भ करने के लिए कहा, परन्तु महाराणा फतेहसिंह इस योजना को स्थगित करते रहे, क्योंकि महाराणा फतेहसिंह इस योजना के पक्ष में नहीं थे। उनके विचार में यदि यह योजना क्रियान्वित हो गयी तो मेवाड़ में ब्रिटिश हस्तक्षेप सक्रिय रूप से प्रारम्भ हो जाएगा। अतः उन्होंने उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन बनवाने के विचार को त्याग दिया। मेवाड़ के "ऐजेंट टू दी गर्वनर जनरल" (ए.जी.जी.) ने 8 जुलाई 1885 को ब्रिटिश सरकार को लिखे पत्र में इंगित किया कि उक्त योजना मेवाड़ के प्रमुख सामन्तों, व्यापारियों तथा अन्य राजकीय अधिकारियों द्वारा उपर्युक्त नहीं समझी जा रही है।⁷

सन् 1892 में ब्रिटिश सरकार ने महाराणा फतेहसिंह की भावनाओं के प्रतिकूल उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन का सर्वेक्षण टॉमसन् नामक इंजीनियर द्वारा पूर्ण करवा लिया। 10 वर्षों तक महाराणा और ब्रिटिश सरकार के मध्य संघर्ष चलता रहा। अंत में जब तात्कालीन ए.जी.जी. कर्नल ट्रेवर ने मेहता पन्नालाल को मेवाड़ के प्रधानमंत्री पद से हटाने तथा अंग्रेज अधिकारियों को मेवाड़ की सेवा से मुक्त करने का महाराणा फतेहसिंह

का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया, तो अगस्त 1894 में महाराणा ने इस रेल योजना को कार्यान्वित करवाने पर सहमति प्रकट कर दी। तदनुसार "बॉम्बे-बड़ौदा और केन्द्रीय भारत रेलवे कम्पनी" (बी. बी. एण्ड सी. आई. रेलवे कम्पनी) को निर्माण कार्य का ठेका दे दिया गया। ब्रिटिश सरकार ने इस रेलवे लाईन को मावली से नाथद्वारा तक भी बढ़ाना चाहा, लेकिन यह प्रस्ताव कुछ कारणवश स्थगित रखा गया।⁸

सन् 1895 में रेलवे एक्ट के प्रश्न को लेकर पुनः ब्रिटिश सरकार और महाराणा फतेहसिंह के मध्य तीव्र मतभेद उत्पन्न हो गये। ब्रिटिश सरकार सन् 1890 के "भारतीय रेलवे एक्ट" के नियम व धाराओं को उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन पर भी लागू करना चाहती थी, जबकि महाराणा फतेहसिंह की धारणा थी कि मेवाड़ प्रदेश में वहाँ के स्थानीय नियम और धाराएं लागू होनी चाहिये, जैसा कि मैसूर रियासत में था।

ब्रिटिश सरकार अपने कानून थोपना चाहती थी, जिन्हें महाराणा फतेहसिंह मानने को तैयार नहीं थे। ए.जी.जी. कर्नल ट्रेवर ने 5 फरवरी 1895 को ब्रिटिश सरकार को पत्र में लिखा कि "मेवाड़ रेजीडेंट एवं महाराणा फतेहसिंह के मध्य हुए पत्र व्यवहार से यह बात स्पष्ट होती है कि मेवाड़ दरबार रेलवे एक्ट सम्बन्धी कोई भी घोषणा नहीं करना चाहते हैं। कुछ महीनों तक दोनों पक्षों के मध्य तनाव चलता रहा। अन्त में उदयपुर के महकमा खास ने मेवाड़ रेजीडेंट को यह सूचना दी कि "महाराणा फतेहसिंह ने भारतीय रेलवे एक्ट के कानून और नियम उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन पर लागू करने की स्वीकृति दे दी है।"⁹

साथ ही महाराणा फतेहसिंह ने ब्रिटिश सरकार का यह प्रस्ताव भी स्वीकार कर लिया कि "बी. बी. एण्ड सी. आई. रेलवे कम्पनी" का इंजीनियर रेलवे लाईन का नियमित रूप से निरीक्षण करेगा तथा इंजीनियर को सम्भावित दुर्घटनाओं की जांच करने के भी अधिकार होंगे।" लेकिन महाराणा ने शर्त रखी कि "इस रेलवे लाईन के दीवानी और फौजदारी मामले का न्यायिक क्षेत्र महाराणा के स्वयं के हाथों में रहेगा।"¹⁰

जनवरी 1893 में मेवाड़ के ब्रिटिश रेजीडेंट कर्नल मील्ल्स ने महाराणा फतेहसिंह को रेलवे लाईन निर्माण का कार्य प्रारम्भ करवाने की सलाह दी। अगस्त 1894 में महाराणा फतेहसिंह ने रेलवे लाईन निर्माण के कार्य को प्रारम्भ करने हेतु विचार विमर्श प्रारम्भ किया। 1 अगस्त 1895 को 67 मील लम्बी मीटरगेज ब्रांच लाईन सार्वजनिक उपयोग हेतु प्रारम्भ कर दी गयी। राज्य की ओर से प्रारम्भ में "बी. बी. एण्ड सी. आई. रेलवे कम्पनी" को 31 दिसम्बर 1897 तक उसकी देखभाल व रखरखाव का अधिकार प्रदान किया गया। उसके पश्चात् 1 जनवरी 1898 से उसकी देखभाल व रखरखाव की व्यवस्था महाराणा ने अपने अधिकार में ले ली। प्रारम्भ में देवारी से बेड़च तक इस रेलवे लाईन पर 10 स्टेशन क्रमशः देवारी, खेमली, मावली, सनवाड़, करेड़ा, कपासन, पांडोली, घोसुंडा, और बेड़च थे। लेकिन बाद में इस रेलवे लाईन को देवारी से उदयपुर तक लाया गया तथा बेड़च (चित्तौड़ रेलवे स्टेशन से 2 मील दूर) से आगे बढ़ा कर

चित्तौड़ रेलवे स्टेशन से जोड़ दिया गया।



चित्र:- देवारी घाटे में सन् 1899 में बनाई गई सुरंग से गुजरती मेवाड़ स्टेट रेलवे की रेल।

इस योजना का सारा व्यय मेवाड़ राज्य द्वारा ही वहन किया गया। प्रारम्भ में यह रेलवे लाईन बेड़च (चित्तौड़ के पास) से देवारी (उदयपुर से 8 मील दूर) तक बिछाई गयी। देवारी तक रेल आने से यात्रियों को चित्तौड़ तक यात्रा करने में सुविधा होने लगी, परन्तु देवारी से रेल पकड़ने में यात्रियों को कई समस्याओं का सामना करना पड़ता था। सन् 1898 में मेवाड़ में जब वॉइसरॉय एल्गिन के आगमन की सूचना प्राप्त हुई, तो महाराणा फतेहसिंह ने उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन को देवारी से उदयपुर तक बढ़ाने का निर्णय लिया, जिसकी दूरी 8 मील थी। देवारी से उदयपुर तक रेल लाईन बिछाने में प्रमुख समस्या देवारी घाटे में स्थित पहाडीयां थी। 1898-99 में महाराणा फतेहसिंह ने देवारी की पहाडियों में सुरंग का निर्माण करवाया तथा रेलवे लाईन को उदयपुर (वर्तमान राणा प्रताप रेलवे स्टेशन) तक बढ़ा दिया। 25 अगस्त 1899 को देवारी से उदयपुर रेलवे लाईन प्रारम्भ कर दी गयी। लार्ड एल्गिन नवनिर्मित उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन से यात्रा कर उदयपुर आने वाला प्रथम वॉयसरॉय था।

उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन के निर्माण में मेवाड़ राज्य के 20 लाख रुपये खर्च हुए। प्रति मील लगभग 31000 रुपये खर्च हुए। कुछ ही सालों में यह रेलवे लाईन मेवाड़ राज्य के लिये राजस्व का अच्छा स्रोत बन गयी। सन् 1905 में इस रेलवे लाईन से राज्य को 1,03,551 रुपये का राजस्व प्राप्त हुआ तथा बढ़ते-बढ़ते सन् 1919 में राजस्व 2,05,984 रुपये तक पहुँच गया।¹¹

निष्कर्ष

इस प्रकार महाराणा फतेहसिंह के शासनकाल में मेवाड़ राज्य को और यहाँ की जनता को मेवाड़ की प्रथम रेलवे लाईन सन् 1895 में प्राप्त हुई। हाँलाकि राजपूताना मालवा रेलवे मेवाड़ के पूर्वी भाग में सन् 1881 से ही प्रारम्भ हो चुकी थी, लेकिन उस पर पूर्ण स्वामित्व ब्रिटिश सरकार का था। उदयपुर चित्तौड़ रेलवे लाईन मेवाड़ दरबार के स्वामित्व वाली प्रथम रेलवे लाईन एवं राजस्व का एक नया स्रोत थी।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. इंडियन रेलवेज, एम.ए. राव, पृष्ठ-17, द ग्रेट इंडियन रेलवे बाजार (आर्टिकल), शाहीद खान, द हिन्दू, 18 अप्रैल 2002, नवजीवन, 27 अप्रैल 1953, पृष्ठ-02.
2. राजपूताना एजेंसी रिकॉर्ड, 1864, पृष्ठ-4, मेवाड़ एण्ड दी ब्रिटिश, डी.एल.पालीवाल, पृष्ठ-148-149, हिस्ट्री ऑफ रेलवे इन राजस्थान, राम पांडे, पृष्ठ-36.
3. गजेटियर ऑफ दी उदयपुर स्टेट, मेजर एच डी अर्सकीन, पृष्ठ-57, मेवाड़ एण्ड दी ब्रिटिश, डी.एल. पालीवाल, पृष्ठ-151, हिस्ट्री ऑफ रेलवे इन राजस्थान, राम पांडे, पृष्ठ-36-37.
4. गजेटियर ऑफ दी उदयपुर स्टेट, मेजर एच डी अर्सकीन, पृष्ठ-57, मेवाड़ एण्ड दी ब्रिटिश, डी.एल. पालीवाल, पृष्ठ-151, हिस्ट्री ऑफ रेलवे इन राजस्थान, राम पांडे, पृष्ठ-36-37.
5. राजपूताना गजेटियर, के.डी. अर्सकीन, वोल्युम-2अ और 2ब, पृष्ठ-57.
6. इम्पिरियल गजेटियर आफ राजपूताना, पृष्ठ-58.
7. एडमिनिस्ट्रेटिव रिपोर्ट ऑफ राजपूताना स्टेट, 1885-1886, पृष्ठ-32, वीर विनोद, भाग-2, पृष्ठ-256, उदयपुर राज्य का इतिहास, ओझा, भाग-2, पृष्ठ-844-845, गजेटियर ऑफ दी उदयपुर स्टेट, अर्सकीन, पृष्ठ-57, फोरिन इन्टरनल, ए, सितम्बर 1885 नं.-228-236, राष्ट्रीय अभिलेखागार, नई दिल्ली, मेवाड़ एण्ड दी ब्रिटिश, डी.एल.पालीवाल, पृष्ठ-151.
8. एडमिनिस्ट्रेटिव रिपोर्ट ऑफ राजपूताना स्टेट, 1892-93, 1894-95, 1896-97, फोरिन इन्टरनल, बि., सितम्बर 1894 नं.-173-174, राष्ट्रीय अभिलेखागार, नई दिल्ली
9. फोरिन इन्टरनल, बि., फरवरी 1895 नं.-192-202, राष्ट्रीय अभिलेखागार, नई दिल्ली, महाराणा फतेहसिंह एवं उनका काल, लक्ष्मी अग्रवाल, पृष्ठ-45-46, हिस्ट्री ऑफ रेलवे इन राजस्थान, राम पांडे, पृष्ठ-38-39.
10. एडमिनिस्ट्रेटिव रिपोर्ट ऑफ राजपूताना स्टेट्स, 1897-98, पृष्ठ-99, फोरिन इन्टरनल, बि., मार्च 1895 नं.-192-202, राष्ट्रीय अभिलेखागार, नई दिल्ली, हिस्ट्री ऑफ रेलवे इन राजस्थान, राम पांडे, पृष्ठ-38-39.
11. हिस्ट्री ऑफ रेलवे इन राजस्थान, राम पांडे, पृष्ठ-38-39, मेवाड़ एण्ड दी ब्रिटिश, डी.एल. पालीवाल, पृष्ठ-199, इंडियन रेलवे, डबल्यू. पी. एण्ड्रयु, 1884, पृष्ठ-37, महाराणा फतेहसिंह एवं उनका काल, लक्ष्मी अग्रवाल, पृष्ठ-46-47, राजपूताना गजेटियर, के.डी. अर्सकीन, वोल्युम-2अ और 2ब, पृष्ठ-57.