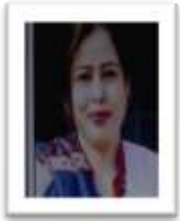


# महात्मा गाँधी की ब्रिटिश भारतीय रेल की आलोचना और इसका औपनिवेशिक परिप्रेक्ष्य

## Mahatma Gandhi's criticism of British Indian railways and its colonial perspective

Paper Submission: 15/10/2020, Date of Acceptance: 26/10/2020, Date of Publication: 27/10/2020



### काजल तोमर

सहायक प्राध्यापक,  
शिक्षाशास्त्र विभाग,  
एस0 पी0 आई0 टी0 कालेज,  
बुलन्दशहर, सी0 सी0 एस0  
विश्वविद्यालय, मेरठ, उत्तर  
प्रदेश, भारत

### सारांश

भारत में रेलवे गाँधी जी के 1896 और 1902 के दोनों भारत प्रवासों के दौरान और फिर 1915 से उनके 1948 में शहीद होने तक, जब वे भारतीय स्वतन्त्रता संग्राम के अविवादित नेता बने और अन्त में राष्ट्रपिता के रूप में उनकी प्रतिष्ठा हुई, उनकी देश के कोने-कोने की यात्रा का प्रमुख माध्यम रहा। उन्होंने अपने पीछे भारतीय रेलवे पर अपने विचारों और लेखन की एक बड़ी संख्या छोड़ दी हैं: विशेषकर 'तीसरे दर्जे' (ब्रिटिश भारत में सबसे अधिक उपयोग में आने वाला दर्जा) की यात्राओं के विषय में, अत्यधिक भीड़ और सफाई की कमियों, रेलवे कर्मचारियों में भ्रष्टाचार और अशिष्टता, पीने का पानी या चाय उपलब्ध कराने में साम्प्रदायिक विभेद, समयबद्धता की कमियाँ, बिना टिकट यात्रा और यहाँ तक कि रेलवे कर्मचारियों की सेवा-परिस्थितियों तथा कई अन्य रेलवे से जुड़े हुए मामले आदि के विषय में। भारत में रेलवे की गाँधी जी की कटु आलोचना का आधार था उनका यह तीक्ष्ण अवबोधन कि किस प्रकार ब्रिटिशों द्वारा भारत में रेल का निर्माण शोषण के एक औजार के रूप में किया गया, और साथ ही पश्चिमी सभ्यता की शैतानी प्रवृत्ति।

During Gandhiji's stay in India from 1896 and 1902 both in India and again from 1915 till his martyrdom in 1948, when he became the undisputed leader of the Indian freedom struggle and finally his reputation as the Father of the Nation, the railways were major medium of Gandhiji's journey to every corner of the country. He has left behind a large number of his thoughts and writings on the Indian Railways: especially in terms of visits to the third class' (the most used status in British India) Regarding corruption and rudeness of railways staff, communal differences in providing drinking water or tea, shortcomings of punctuality, travel without tickets and even the service conditions of railway employees and many other matters related to railways etc. Gandhi's harsh criticism of railways in India was the basis for his sharp awareness of how the British built railways in India as a tool of exploitation as well as the satanic tendency of Western civilization.

**मुख्य शब्द** : अनुबन्ध, विस्तारीकरण, अपरिमेय, ओल्ड गारन्टी सिस्टम, दुर्भिक्ष, तात्कालिक, नकारात्मक, ऋणी, भौतिकवादी, निष्ठुर शोषण।

Contract, Expansion, Irrational, Old Guarantee System, Inhuman, Instantaneous, Negative, Indebted, Materialistic, Ruthless Exploitation.

### प्रस्तावना

रेलवे का भारत में प्रवेश तब हुआ जब ईस्ट इण्डिया कम्पनी ने ईस्ट इंडियन रेलवे कम्पनी (1849) के साथ कोलकाता से राजमहल तक, जी0आई0पी0 रेलवे कम्पनी (1849) के साथ मुम्बई से कल्याण तक, और मद्रास गारंटीड रेलवे (1852) के साथ चेन्नई (मद्रास) से जोल्लारपेट्टइ तक उदार शर्तों पर रेल लाईनें बनाने का अनुबन्ध किया।<sup>1</sup>

ब्रिटिश सरकार को भारत के पूरे क्षेत्रफल पर असरदार नियंत्रण बनाये रखने की दृष्टि से रेलवे के विस्तारीकरण में अपरिमेय सम्भावनाएं दिखाई पड़ीं।

इसलिए उसने निजी कम्पनियाँ, जो इंग्लैंड में संस्थापित थीं, को लाभ का आश्वासन दिया जिसका सम्बन्ध किसी क्षेत्र विशेष के विकास की आवश्यकताओं और व्यवसायिक व्यवहार्यताओं से कतई नहीं था। इस प्रकार, 1870 तक इस व्यवस्था के तहत जिसे "ओल्ड गारन्टी सिस्टम" कहा जाता था, 7635 कि0मी का रेलवे परिपथ बनकर तैयार हो गया था।<sup>2</sup>

भारत में रेलवे के आधुनिकीकरण के बढ़ते प्रभाव और अनाज के बढ़ते व्यापार के अन्तर्गत, अकाल की समस्या अत्यन्त ही सूखा ग्रस्त क्षेत्रों की सीमित स्थानीय कष्ट की सीमा को लांघकर एक बहुत बड़े क्षेत्र में फैली अनाज की ऊँची कीमतों में परिवर्तित हो गई। इससे गरीबी के कारण अक्षम खेती हरो की एक बड़ी जनसंख्या को अपनी भूख मिटानी मुश्किल हो गयी।<sup>3</sup> इस प्रकार रेलवे के बढ़ते हुए नेटवर्क ने अधिकतर ब्रिटिश राजनैतिक और सैनिक प्रभुत्व की पकड़ को मजबूत करने तथा भारत का आर्थिक शोषण करने में सहायता करने का काम किया।

गाँधी जी भारत में रेलवे, वकीलों और डॉक्टरों की भूमिका के प्रति विशेष रूप से आलोचनात्मक रहें क्योंकि उन्होंने इन्हें भारत में औपनिवेशिक शासन और शोषण के औजार तथा सहयोग ढांचे के रूप में देखा।<sup>4</sup>

The railways entered India when the East India Company joined the East Indian Railway Company (1849) from Kolkata to Rajmahal, the G.I.P. Railway Company (1849) to Mumbai to Kalyan, and the Madras Guaranteed Railway. (1852) with the agreement to construct railway lines from Chennai (Madras) to Jolarpettai on liberal terms. The British government saw irrational possibilities in the expansion of railways with a view to maintain effective control over the entire territory of India. He therefore assured profits to private companies, which were established in England, which had nothing to do with the development requirements and commercial viability of a particular sector. Thus by 1870, under this system, which was called the "Old Guarantee System", a railway circuit of 7635 km was ready. Under the increasing impact of the modernization of railways in India and the increasing trade of grain, the problem of famine transcended the limited local distress of very drought-prone areas and resulted in high prices of grain spread over a large area. This made it difficult for a large population of inefficient farming people to satisfy their hunger due to poverty. Thus the growing network of railways served to strengthen the hold of most British political and military dominance and help in the economic exploitation of India. Gandhiji was particularly criticism of the role of railways, lawyers and doctors in India as he saw them as tools and cooperation structures of colonial rule and exploitation in India.

#### अध्ययन का उद्देश्य

अंग्रेजों द्वारा भारत में रेलवे का विस्तार बेहतर राजनैतिक (प्रशासनिक) और सैनिक (आन्तरिक सैन्य स्थानान्तरण, भारत की सीमाओं पर सैनिक अभियान, यहाँ तक कि मध्य पूर्व और अफ्रीका की लड़ाईयों में सहयोग आदि सहित) नियन्त्रण तथा भारत की कीमत पर ब्रिटिश आर्थिक हितों की रक्षा करने के प्रमुख उद्देश्य से किया गया।

अतः शोधकार्य को सही दिशा और दशा प्रदान करने के लिए इस अध्ययन के कुछ उद्देश्य निश्चित किए गए हैं। जो निम्नांकित हैं:-

1. महात्मा गाँधी की ब्रिटिश भारतीय रेल की आलोचना का विश्लेषणात्मक अध्ययन करना।

2. उपनिवेश के तौर पर भारत के आर्थिक शोषण में ब्रिटिश भारतीय रेल की भूमिका को स्पष्ट करना।
3. भारत में तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए गाँधी जी की चिन्ता को अभिव्यक्त करना।
4. भौतिकवादी आधुनिक सभ्यता पर गाँधी जी के दार्शनिक प्रहार को स्पष्ट करना।

#### साहित्यावलोकन

औपनिवेशिक-सभ्यता के परिप्रेक्ष्य में गाँधी जी ने रेलवे के विषय में आलोचनात्मक टिप्पणी की..... " भारत को रेलगाड़ियों वकीलों और डॉक्टरों ने कंगाल बना दिया है।.....यदि रेलवे न हो, तो भारत पर अंग्रेजों का जितना काबू है, उतना कदापि न रहे। रेल से महामारी फैली है। यदि रेल न हो, तो थोड़े ही व्यक्ति एक जगह से दूसरी जगह जायें और इस प्रकार लगने वाले रोग सारे देश में न फैल सकें। रेल के कारण दुष्काल बढ़ गये हैं, क्योंकि इस सुविधा के कारण लोग अपना अनाज बेच डालते हैं। जहाँ महँगाई होती है, अनाज खिंचकर वहीं पहुँच जाता है। लोग लापरवाह हो जाते हैं और इससे दुर्भिक्ष का दुःख बढ़ता है। रेल के कारण दुष्टता बढ़ती है। इसके कारण भारत में जो पवित्र स्थान थे, वे अपवित्र हो गए हैं। पहले लोग बड़ी कठिनाई से उन स्थानों पर जा पाते थे, वे लोग वास्तविक भक्ति से ईश्वरोपासना के लिए जाते थे। अब तो धूर्तों की टोली केवल धूर्तता करने के लिए जाती है।..... इसलिए यह साफ समझ लेना चाहिए कि रेलवे हमेशा दुष्टता का ही विस्तार करेगी।<sup>5</sup>

गाँधी जी का मानना था कि दो अंग्रेज जितने एक नहीं हैं, हम भारतीय उतने एक थे और हैं। केवल हमारे और आपके मन में, जो सभ्य हो गये हैं, रेलवे के कारण यह आभास उत्पन्न हो गया है कि भारत में अलग-अलग कोमें हैं।<sup>6</sup>

गाँधी जी का विचार था कि रेलवे वास्तव में एक खतरनाक साधन है मनुष्य उसका उपयोग करके ईश्वर को भूल गया है।<sup>7</sup>

गाँधी जी ने अपने विचारों के द्वारा यह उद्घाटित करने का प्रयास किया कि किस प्रकार रेलवे की मनुष्यों और सामान को गतिशील करने की अपनी निर्बाध क्षमताओं का प्रयोग भारतीयों के हितों के विरुद्ध किया गया था, जिसने भारत की ग्रामीण सभ्यता के ताने-बाने को तोड़ दिया। रेलवे भारत का विकास और प्रगति करने यहाँ नहीं आयी बल्कि विदेशियों को भारतीयों के गले में रस्सी का फंदा कसने में सहायक बनकर आयी, जिसके लिए भारत को अत्यधिक कीमत चुकानी पड़ी, और यह गरीब भारतीयों की कीमत पर अंग्रेजों को समृद्ध करने में मदद करती रही।<sup>8</sup>

26 जनवरी, 1921 से पूर्व गाँधी जी ने 'ए वर्ड ऑफ़ एक्सप्लानेशन' में लिखा था : यह पुस्तिका 'आधुनिक सभ्यता' की कड़ी भर्त्सना करती है..... "मैं रेलों और अस्पतालों को खतम करने का प्रयत्न नहीं कर रहा हूँ, वैसे यदि ये कुदरती तौर पर नष्ट हो जायें तो मैं उसका स्वागत ही करूँगा। न तो रेल और न अस्पताल ही ऊँची और पवित्र सभ्यता की कसौटी हैं।..... किसी राष्ट्र के नैतिक मान को वह एक इंच भी नहीं बढ़ाते।..... इसके

लिए लोग आज जितने तैयार हैं, उससे कहीं ऊँचे दर्जे की सादगी और त्याग की जरूरत है।<sup>9</sup>

17 नवम्बर, 1921 को गाँधी जी ने 'रेल और तार' शीर्षक के अन्तर्गत राष्ट्र को सलाह दी कि वह 'रेल व तार' आदि साधनों का उपयोग कम मात्रा में करें और हिन्दुस्तान के साढ़े सात लाख गाँवों में रेल व तार का जाल बिछा देने के लिए लालायित न हो।<sup>10</sup>

गाँधी जी का मानना था कि रेल व तार के प्रसार के पीछे हमारे शासकों की मंशा हमारे अज्ञान-अंधकार को दूर करने की वनिस्वत हमें गुलाम बनाने के लिए थी। उन्होंने माना कि प्रगति तो लंगड़ी होती है। वह कूदती-फुदकती ही आ सकती है। आप उसे तार या रेल के द्वारा नहीं भेज सकते।<sup>11</sup>

11 मार्च, 1922 को गाँधी जी ने 'भ्रामक प्रचार' शीर्षक के अन्तर्गत लिखा : "भारत 'गाँधी राज' कायम करने की कोशिश नहीं कर रहा है। वह स्वराज्य कायम करने के लिए व्याकुल है।..... 'गाँधी राज' एक आदर्श स्थिति है। ऐसी तो कल्पना ही नहीं की जा सकती कि स्वराज्य में रेलें नहीं होंगी, अस्पताल नहीं होंगे, मशीनें नहीं होंगी, सेना और नौ सेना नहीं होंगी, कानून और न्याय नहीं होंगे। इसके विपरीत रेलें होंगी, फर्क इतना ही होगा कि उनका उद्देश्य भारत का सैनिक अथवा आर्थिक शोषण नहीं होगा, बल्कि वे आन्तरिक व्यापार को बढ़ावा देने के लिए प्रयुक्त की जायेंगी और तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए यात्रा काफी आरामदेह हो जायेगी। तीसरे दर्जे की जनता जो किराया अदा करती है, उसके बदले में उसे कुछ मिलेगा।"<sup>12</sup>

भारत में तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए गाँधी जी की चिन्ता को अभी से एक प्रमुख मुद्दा बनते हुए देखा जा सकता है। यह चिन्ता जो उनकी सामान्य जनसंख्या की चिन्ता का एक भाग है, उनके जीवन के अन्त तक एक निरन्तर तात्कालिक विषय के रूप में बनी रही।

गाँधी जी ने 14 नवम्बर, 1926 के अपने लेखन में यह भी स्पष्ट किया है कि "पश्चिम की सभ्यता की मैंने कड़े शब्दों में निन्दा की है। मेरा मन अभी भी उसकी भर्त्सना करता है, लेकिन इसका अर्थ यह नहीं है कि पश्चिम का सब कुछ त्याज्य है। पश्चिम से मैंने बहुत कुछ सीखा है और मैं उसका ऋणी हूँ।"<sup>13</sup>

गाँधी जी ने भारत में रेलवे के नकारात्मक गुणों पर बल दिया। उनका कहना था कि यदि भारत में रेलों के इतिहास का अध्ययन किया जायें तो पता चलता है कि रेल प्रणाली केवल गाँवों का शोषण कर रही है और उन्हें बिल्कुल चूँस डाल रही है। संसार में रेलों का होना जरूरी है और वें लोगों के लिए लाभकारी भी हो सकती हैं, लेकिन भारत मुख्य रूप से एक कृषि प्रधान देश है और इसलिए ग्रामीणों के लिए रेलें भारस्वरूप हैं।<sup>14</sup>

गाँधी जी अप्रैल 1946 तक भी, ब्रिटिश शासन के अन्तर्गत रेलवे की नकारात्मक भूमिका को दोहराते रहे। दिल्ली में कांग्रेस कार्यकारिणी की बैठक में, एक अंग्रेज आगन्तुक को उत्तर देते हुए गाँधी जी ने विचार व्यक्त किया कि "यदि रेलवे नहीं होती तो जनता संकट के दिनों से निपटने के लिए ज्यादा सावधान रहती। उनका कहना था कि रेलवे एक जाल बन चुका है और सस्ता परिवहन एक फन्दा।"<sup>15</sup>

#### निष्कर्ष

रेलवे गाँधी जी की यात्राओं का तब से प्रमुख साधन रहा जब जनवरी 1915 में वे भारत वापस आये। वास्तव में बाद के वर्षों में उन्होंने इस बात को स्पष्ट करने के लिए काफी प्रयत्न किया कि 'हिन्द स्वराज्य' में रेलवे की उनकी आलोचना मुख्यतया उस परिप्रेक्ष्य में थी जिसमें भारत में रेलवे का प्रारम्भ

और प्रगति हुई थी। उन दिनों रेलवे ब्रिटिश साम्राज्यवाद का एक आवश्यक अंग थी और भारतीयों के शोषण का एक साधन। दूसरा उनकी टिप्पणियाँ भौतिकवादी आधुनिक सभ्यता पर एक दार्शनिक प्रहार भी थी, जो प्राकृतिक संसाधनों से सम्पन्न भारत जैसे उपनिवेश के निष्ठुर शोषण पर आधारित है।<sup>16</sup>

इस प्रकार गाँधी जी के विचारों के दो पहलू स्पष्ट होते हैं रेलवे की ब्रिटिश साम्राज्यवाद के एक औजार के रूप में, विशेषकर एक उपनिवेश के तौर पर भारत के आर्थिक शोषण में इसकी भूमिका को लेकर, तथा सामान्य तौर पर आधुनिक सभ्यता की जो मानव समाज को भौतिकवाद और शोषण करने वाले ढांचे की ओर ले जा रही थी-इनकी आलोचना; और साथ-साथ उनका रेलवे के जन परिवहन के साधन के रूप में उसके कर्तव्यों की स्वीकृति, जिसे बदल रहे भूमंडलीय और भारतीय समाज ने पहले ही स्वीकार कर लिया था और जिसमें समाज की भलाई करने की क्षमता थी। उनके विचारों में थोड़ी नरमी और यहाँ तक कि परिवर्तन तब हुआ जब भारत में रेलवे की शोषक छवि भारतीय स्वतन्त्रता संग्राम के बढ़ते हुए सोपान तथा चरित्र के साथ धीरे-धीरे घटती गयी और ब्रिटिश शासन का भारतीयकरण होता गया।<sup>17</sup>

#### सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

1. 'महात्मा गाँधी और रेलवे' संकलनकर्ता - डा0 वाई0पी0 आनन्द पृ0-23, नवजीवन प्रकाशन मन्दिर 2002
2. वही, पृ0-23, नवजीवन प्रकाशन मन्दिर 2002
3. 'फैमीन्स इन इण्डिया' (1860-1945), बी0एम0 भाटिया, एशिया पब्लिशिंग हाऊस, बम्बई; पृ0-8
4. इण्डियन ओपीनियन-11 और 18 दिसम्बर, 1909
5. 'हिन्द स्वराज', अध्याय-IX और X; सम्पूर्ण गाँधी वांगमय, खण्ड-10 पृ0-25-26
6. वही पृ0-25-26
7. वही पृ0-27
8. 'महात्मा गाँधी और रेलवे' संकलनकर्ता-डा0 वाई0पी0 आनन्द पृ0-28 नवजीवन प्रकाशन-2002
9. 'यंग इण्डिया' 26 जनवरी, 1921, सम्पूर्ण गाँधी वांगमय, खण्ड-19 पृ0-283-284
10. 'यंग इण्डिया'; 17 नवम्बर 1921, सम्पूर्ण गाँधी वांगमय खण्ड-21, पृ0-461
11. वही पृ0-461
12. 'यंग इण्डिया' 9 मार्च, 1922, सम्पूर्ण गाँधी वांगमय खण्ड-23, पृ0-39
13. सम्पूर्ण गाँधी वांगमय, खण्ड-31; पृ0-44
14. 'द हिन्दू'; 3 अक्टूबर 1927, सम्पूर्ण गाँधी वांगमय, खण्ड-35, पृ0-67
15. 'महात्मा'; डी0जी0 तेन्दुलकर, प्रकाशन विभाग, खण्ड-7, 1962, पृ0-103-104
16. 'महात्मा गाँधी और रेलवे' संकलनकर्ता-डा0 वाई0पी0 आनन्द, पृ0-31, नवजीवन प्रकाशन मन्दिर 2002
17. 'महात्मा गाँधी और रेलवे' संकलनकर्ता-डा0 वाई0पी0 आनन्द; पृ0-33, नवजीवन प्रकाशन-2002