



E-ISSN: 2706-9117  
 P-ISSN: 2706-9109  
[www.historyjournal.net](http://www.historyjournal.net)  
 IJH 2022; 4(2): 95-98  
 Received: 10-07-2022  
 Accepted: 14-08-2022

डॉ. अखिल कुमार गुप्ता  
 सहायक प्राध्यापक, इतिहास  
 विभाग, श्री वैष्णव विद्यापीठ  
 विश्वविद्यालय, इन्दौर, मध्य प्रदेश,  
 भारत

## औपनिवेशिक भारत में रेलवे का विकास और दिनशा एदलजी वाचा का चिन्तन

डॉ. अखिल कुमार गुप्ता

### भूमिका

भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस से जुड़े पारसियों में 3 प्रमुख विद्वान आज भी अपने लेखन और कार्यों के माध्यम से जाने जाते हैं। दादाभाई नौरोजी के साथ सर फिरोजशाह मेहता और दिनशा एदलजी वाचा ने भारतीय राजनीति को एक नया मोड़ दिया। दिनशा वाचा, नौरोजी तथा दत्त के साथ अपने आर्थिक विश्लेषण के लिए भी जाने जाते हैं जिन्होंने तत्कालीन आर्थिक दशा का सटीक आकलन करके भारतीय आर्थिक चिन्तन की सैद्धांतिकी को मूर्त रूप दिया। कांग्रेस के संस्थापकों में शामिल वाचा भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस के 1901 के अधिवेशन के अध्यक्ष चुने गए। कलकत्ता अधिवेशन के अपने अध्यक्षीय भाषण में उन्होंने कई महत्वपूर्ण विषयों पर अपने विचार प्रस्तुत किए जिनमें भारतीय गरीबी, अकाल, रेलवे विस्तार, ब्रिटिश शासन के नागरिक एवं सैन्य व्यय, भारतीय वित्त तथा औद्योगिक विकास प्रमुख रहे। ब्रिटिशकालीन भारत में स्थापित रेलवे पर भी उन्होंने भाषण तथा लेखन के माध्यम से अपने विचार प्रकट किए।

दिनशा वाचा ने कांग्रेस के कलकत्ता अधिवेशन के अपने अध्यक्षीय भाषण में सिंचाई बनाम रेलवे पर निम्न प्रकार टिप्पणी की— दो अकाल पड़ने के बाद यह संतुष्टि के साथ अनुभव किया गया कि राज्य को अब अपने पहले चरण के रूप में सिंचाई के साधनों को ठीक करना चाहिए तथा इससे संबंधित नए कार्यों को अपने हाथ में लेना चाहिए। हमारी सिर्फ एक ही दुविधा है कि राज्य पिछले कई वर्षों से सिंचाई कार्य को रेलवे निर्माण कार्य के अधीन रखा है जो रेलवे की गति के साथ बढ़ रहा है। भारतीय खर्च पर रॉयल कमीशन के समक्ष आपके प्रतिनिधि जिस कार्य प्रणाली का पहले विरोध कर रहे थे। मैं सिर्फ एक या दो अंश 1879 के कमीशन की रिपोर्ट के उद्धरण पेश करूँगा जिसके माध्यम से आपको सूचित कर सकूँ कि किस प्रकार भारत सरकार ने कमीशन की महत्वपूर्ण सिफारिशों को उपेक्षित कर दिया। सर जॉन केयर्ड जो इसके महत्वपूर्ण सदस्य थे, यह प्रेक्षित किया— अकाल और बाढ़ से भारत को जो प्रत्यक्ष संरक्षण दे सकता है उसे भिन्न रूप से अंगीकृत किया जाए। इसमें पहला स्थान अविवादास्पद ढंग से सिंचाई के कार्यों को नियुक्त किया जाना चाहिए लेकिन सरकार इसे केवल दूसरे स्थान पर नियुक्त कर रही है। सिंचाई आयोग की नियुक्ति जो पहली प्राथमिकता थी, उसके बदले में 1883 में रेलवे पर एक संसदीय प्रवर समिति की नियुक्ति की गई। इसलिए 1884 तक रेलवे पर 150 करोड़ खर्च किए जा चुके हैं जबकि सिंचाई पर केवल 20 करोड़ रुपये खर्च किए गए लेकिन मैं बिना देशी के आपको उन परोपकारी परिणामों के बारे में सूचित करना चाहता हूँ जो इस समय रेलवे पर खर्च किया जा रहा है। उसका चौथा भी कुँआँ और तालाबों पर नहीं खर्च हो रहा है। इसके ऊपर भी सरकार सिंचाई के माध्यम से राज्य को होने वाले आर्थिक लाभों से अनभिज्ञ है।<sup>1</sup> वाचा का यह मानना था कि यदि सरकार सिंचाई के साधनों पर ध्यान देकर उनका विकास करे तो राज्य को अधिक लाभ हो सकता है लेकिन सरकार सिर्फ रेलवे में ही अपना हित देख रही है। कांग्रेस की स्थापना के दिन से ही इसके सदस्य ब्रिटिश सरकार से यह माँग कर रहे थे कि भारत पर होने वाले व्यय में से कितना हिस्सा इस देश से लिया जाए तथा कितना व्यय ब्रिटिश सरकार स्वयं उठाए। इसके साथ ही यह व्यय सार्वजनिक किया जाए। भारत पर होने वाले इस व्यय के प्रशासन के लिए रायल कमीशन नियुक्त किया गया। इसे बेल्वी कमीशन के नाम से भी जाना जाता है। इस कमीशन को नियुक्त होने से पहले इसे इंग्लैंड के हाउस ऑफ कामन्स में अपना पक्ष रखना था। इसके बाद इंग्लैंड और फिर भारत में वित्तीय न्याय को सिद्ध करना था। इस श्रमसाध्य कार्य के लिए दादाभाई नौरोजी ने अथक प्रयास किए। 24 मई 1895 को रायल वारेंट के द्वारा बेल्वी कमीशन नियुक्त किया गया। एलिंग्टन के वारेन बेल्वी को कमीशन का चेयरमैन नियुक्त किया गया और 14 अन्य कमीशनर्स भी नियुक्त किए गए। दादाभाई नौरोजी अकेले भारतीय इस कमीशन के सदस्य थे।<sup>2</sup> कमीशन का कार्य भारतीय सैन्य और नागरिक व्यय को पृथक करके बतलाना था तथा किस आधार पर भारत और इंग्लैंड इसे आपस में बाँटकर व्यय का निर्धारण करें, इसका आकलन करना था।

### Corresponding Author:

डॉ. अखिल कुमार गुप्ता  
 सहायक प्राध्यापक, इतिहास  
 विभाग, श्री वैष्णव विद्यापीठ  
 विश्वविद्यालय, इन्दौर, मध्य प्रदेश,  
 भारत

रायल कमीशन ने भी रेलवे के माध्यम से होने वाले घाटे पर लोगों का ध्यान आकर्षित किया। गारंटीड पद्धति पर आधारित रेलवे निर्माण प्रणाली पर पिछले 15 वर्षों से 51 करोड़ रूपयों का घाटा हुआ। निम्नांकित आँकड़े जो नवीनतम तैयार किए गए हैं और सारणी अधिकारिक रूप से 6 जुलाई 1901 को भारत के गजेट में प्रकाशित हुई, वह आपको रेलवे के वार्षिक राजस्व के अवरोध को दिखलाएगी। सभी लाइनों में 51 रेलवेज (ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी सम्मिलित) जो अपनी निर्माण तिथि से 1900 तक राज्य को घाटा पहुँचाया है, वह कुल 43, 34, 72, 459 रूपये है। उन में से केवल 6 ने लाभ कमाया है—

1. राजपूताना:	7.26 करोड़
2. बरौरा खान:	0.10 करोड़
3. ईस्टर्न बंगाल:	1.10 करोड़
4. नलहाटी:	001 करोड़
5. पटना—गया:	009 करोड़
6. लखनऊ—बरेली:	0.01 करोड़
	8.57 करोड़

शेष जैसे की 45 लाइनों ने उस दौरान 51.91 करोड़ रूपये गवाएँ हैं। मुख्य लाइनों के द्वारा उठाया गया घाटा<sup>9</sup>

क्रम संख्या	रेलवे कंपनी का नाम	पूँजी करोड़ में	आरम्भ से क्षति करोड़ में
1.	नार्थ वेस्टर्न रेलवे	50-71	25-33
2.	अवध एंड रोहेलखण्ड	12-56	3-39
3.	साउथ इंडियन	7-53	279
4.	सदर्न मराठा	9-82	4-36
5.	इंडियन मिडलैंड	10-31	2-86
6.	बंगाल—नागपुर	17-51	2-00

यह सभी आँकड़े दिनशा वाचा के द्वारा अपने अध्यक्षीय भाषण में प्रस्तुत किए गए। उनका मानना था कि रेलवे में विदेशियों की पूँजी लगी होने के कारण रेलवे का लाभ भारत को नहीं मिल रहा है। अंग्रेजों के द्वारा स्थापित इस व्यवस्था से भारत को आर्थिक नुकसान ही हुआ है। इस विषय पर उन्होंने लिखा, आर्थिक नुकसान के परिणाम के रूप में रेलवे का निर्माण हुआ है और सबसे महत्वपूर्ण यह है कि लगभग पूरी पूँजी अंग्रेज पूँजीपतियों के पास चली जाती है। भारत के राजस्व से पूर्ण लाभ उनको प्राप्त होता है। लगभग 34 मिलियन रूपये 1894—95 तक उनके द्वारा निष्पादित किए जा चुके हैं। सरकार ने स्वयं पूँजी उधार लेकर सभी रेलवे का निर्माण कार्य किया है। पूँजीपतियों को ब्याज के बाद भी कुल लाभांश मिलता है। बाकी बचा हुआ इस देश की सम्पन्नता में खर्च होता है। आर्थिक तथ्य यह है कि कोई भी विदेशी शासन हमेशा दूसरे देश के संसाधनों का दोहन ही करता है और उस देश के पास पूरी तरह से गवाँई हुई दृष्टि ही शेष बचती है।<sup>10</sup> वाचा ने अपने भाषण में रेलवे के द्वारा हो रहे निरर्थक व्यय पर चिंता व्यक्त की। उनका मानना था कि अंग्रेजों ने अपने स्वार्थ सिद्ध करने के लिए ही रेलवे की स्थापना की है और इसका प्रभाव भारतीय अर्थव्यवस्था पर दिखने लगा है।

वाचा ने कहा कि ब्रिटिशों ने नागरिक प्रशासन को और मजबूत बनाने के लिए कई निर्माण कार्य किए लेकिन नागरिक लागत से बिना विचार किए रेलवे निर्माण पर ब्याज लागत पर बड़े-बड़े परिव्यय किए गए।<sup>11</sup> उनका मानना था कि यदि सरकार भारत के नागरिकों के हितों को ध्यान में रखकर काम करे तो इतना अधिक व्यय करने की आवश्यकता न पड़े लेकिन सरकार आमजन तक अपनी पहुँच को और मजबूत करने के लिए लगातार रेलवे का विस्तार किए जा रही है। रेलवे पर होने वाले लगातार व्यय पर नियंत्रण रखने और रेलवे को घाटे से उबारने के लिए वायसराय की वैधानिक समिति (वायसराय लेजिस्लेटिव काउंसिल) ने सर जॉन मैके के निर्देशन में एक समिति का गठन

किया जिसे इंचकेप समिति के नाम से जाना जाता है। इस समिति ने वित्त समिति की 150 करोड़ रूपये के पूँजीगत व्यय की नीति का विरोध किया और कहा कि अधिक धन तभी व्यय करना चाहिए जब वह रेलों की आय में उतनी वृद्धि कर सके कि उससे उसकी अतिरिक्त ब्याज की वसूली हो सके। समिति ने रेलों के संचालन व्यय में महत्वपूर्ण कमी करने का सुझाव दिया।<sup>12</sup> भारत सरकार ने अपने मनोयोग से इस समिति का निर्धारण किया लेकिन कांग्रेस इससे सहमत न थी। इसलिए गोपाल कृष्ण गोखले के द्वारा इस समिति की रिपोर्ट की जाँच की गई।

इसके साथ ही भारत सरकार के द्वारा दिनशा वाचा से अनुबोधन किया गया कि वह अपने द्वारा लिखित लेखों की श्रृंखला को संशोधित करके पुनः मुद्रित करें। वाचा ने ये लेख 1908 में मद्रास प्रेसीडेंसी की उत्कृष्ट साप्ताहिक पत्रिका 'वेडनेसडे रिव्यू' में लिखे थे। उनके ये लेख भारतीय दृष्टिकोण से लिखे गए। इसमें दो बातों पर विशेष ध्यान दिया गया पहला भारत सरकार की रेलवे नीति पर सामान्य सर्वेक्षण और दूसरा मार्च 1907 में लार्ड मोरले के द्वारा गठित भारतीय रेलवे समिति की रिपोर्ट की अनुशंसा की समीक्षा करना।<sup>13</sup> दिनशा वाचा का भारतीय रेलवे पर यह एक उत्कृष्ट दस्तावेज है जिसमें उनकी आर्थिक बौद्धिकता का विश्लेषण है। लेखों की इस श्रृंखला में उन्होंने तत्कालीन समय के अनुसार अपना मत प्रकट किया। वाचा ने अपनी इस लेखों की श्रृंखला में 9 लेख लिखे जिनमें सामान्य सर्वेक्षण, आरम्भिक वित्तीय अदूरदर्शिता और करदाता की भारी क्षति, रोलिंग स्टॉक (छोटी गाड़ी) पर आंदोलन और भारतीय शिकायतों की उपेक्षा, बेदम प्रगति का निर्माण, रेलवे के लिए उधारी का राजनीतिक एवं आर्थिक व्यय, ढलाई का लाभ—स्वर्णमान संचय के आरक्षण का बड़ा अन्याय, रेलवे वित्त का सामान्य वित्त से पृथक्करण, रेलवे निर्माण की बेदम प्रगति का मजबूती से विस्तार की सीमित आवश्यकता, रेलवे बोर्ड का सुधार, सभी भारतीय रेलवे लाभों की चौंका देने वाली उपेक्षा तथा इसके साथ ही रेलवे पर 1849 से 1894—95 तक कुल घाटा एवं 1909—10 तक कुल लाभ बतलाते हुए सारांश शामिल है। वाचा ने अपने इन लेखों के विश्लेषण के माध्यम से रेलवे निर्माण कार्य के दौरान आय—व्यय का लेखा जोखा तो प्रस्तुत किया, साथ ही भारतीय दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए अन्य क्षेत्रों पर रेलवे का प्रभाव तथा समकालीन स्थिति का आकलन भी किया।

वाचा ने अपने 1 जुलाई 1908 के पहले लेख 'सामान्य सर्वेक्षण' में लिखा, 'भारतीय रेलवे वित्त और प्रशासन कमेटी की रिपोर्ट का पूर्ण अवतरण अब हाथ में है। इसे भारतीय दृष्टिकोण से देखने पर यह बहुत ही निराशाजनक है। प्रारम्भ से बहुत पहले ही हमारी आलोचना भारत सरकार के द्वारा अंगीकृत की गई तथा कई वर्षों से रेलवे संबंधी मामलों की नीति का हम विरोध करने को बाध्य हैं जबकि नए मार्गों का प्रश्न, नए रोलिंग स्टॉक, अतिरिक्त सुविधाएँ, माल और सवारी यातायात का मील भत्ता या दूसरे समान रूप से सजातीय विषय भी हैं। भारत की स्थायी आबादी ने इसके बारे में कभी नहीं सोचा। सभी रेलवे मामलों के लिए ये जिम्मेदारियाँ लोगों के लिए पूर्णतया संख्या में नगण्य हैं, यह इतना नगण्य है कि जैसे सभी भारतीयों का कोई अस्तित्व ही नहीं है, यह साबित करने के लिए राह दिखा रहा है।<sup>14</sup> इसमें आम भारतीयों के लिए कुछ भी नहीं है। इस सर्वेक्षण में भारतीयों के हितों की अवहेलना की है, सुधार के नाम पर सिर्फ तथ्य हैं जो भारतीय जनसंख्या की अनदेखी करते हैं। दुर्भाग्य से यहाँ तक की इस नीति के सुधार का अनुभव किया गया जिसमें आर्थिक दृष्टिकोण से भारतीयों के लिए यह विशेष रूप से पक्षधर नहीं है। भारतीय रेलवे वित्त के इतिहास में यह एक लम्बी और दुखभरी कहानी होगी जो जैसे भी संक्षेप है। इस विषय पर न्याय करने के लिए एक उत्कृष्ट दस्तावेज की आवश्यकता है।<sup>15</sup> वाचा के अनुसार रेलवे वित्त का यह सर्वेक्षण एक साम्राज्यवादी प्रक्रिया का हिस्सा भर रहा जिसमें भारतीय हित नगण्य रहे।

वाचा ने 8 जुलाई 1908 के लेख 'आरम्भिक वित्तीय अदूरदर्शिता और करदाता की भारी क्षति' में लिखा, प्रावेशिक प्रतिवेदन का ठीक दूसरा वाक्यखण्ड, 'गारंटीड कंपनियों के इतिहास से संबंधित है जो हमें सूचित करता है कि कंपनियों की कई वर्षों से गारंटीड ब्याज दर गिर रही है और इसकी कमी भारत के राजस्व से पूर्ति करके की जा रही थी लेकिन यह वास्तव में अस्पष्ट वाक्यांश है 'बहुत वर्षों' इसकी पंक्तियों पाठक को संदेह में रखती हैं जो निश्चित अवधि तक ये कंपनियां लगातार अलाभकारी रही हैं। जैसा कि हमने पिछले लेख में शुरू किया था कि यह वास्तव में पूरी आधी शताब्दी तक रहा है। अगला विषय सार्वजनिक लाभ है जो भारी खरीद की कीमत का है जिसे इन कंपनियों को खरीद लेने के बाद भुगतान किया गया जो पहले ईस्ट इंडियन थी।<sup>10</sup> वाचा ने इस लेख के माध्यम से रेलवे निर्माण की गारंटीड पद्धति की आलोचना करते हुए बतलाया है कि रेलवे स्थापना से लगभग 50 वर्षों तक कंपनियों को घाटा हो रहा है फिर भी सरकार निर्माण कार्य की अनदेखी किए जा रही है।

वाचा ने अपने 29 जुलाई 1908 के लेख 'रोलिंग स्टाक पर आंदोलन और भारतीय शिकायतों की उपेक्षा' में लिखा, '1900-01 में वार्षिक व्यय जो ख 5,317,768 कम था, वह 1905-06 में ख 8,999,430 बढ़ गया। इस प्रकार 6 वर्षों में पूँजीगत व्यय में ख 4,423,232 की बढ़त हुई जो 83 प्रतिशत के बराबर है लेकिन इस बढ़त के बावजूद भी जो लगभग दुगुनी है, विदेशी देश के शोषणकर्ता संतुष्ट नहीं हैं जो जोर से चिल्लाते हैं कि पूँजी अपर्याप्त है और तेजी के साथ आन्दोलन करते हैं कि रोलिंग स्टाक भी अपर्याप्त है।'<sup>11</sup> वाचा का मानना था कि देश की जनसंख्या के अनुसार रेलवे निर्माण का कार्य अब संतोषजनक पूरा हो गया है और अन्य क्षेत्रों में भी निवेश किया जाना चाहिए। 5 अगस्त 1908 के अपने लेख 'बेदम प्रगति का निर्माण' में वाचा ने लिखा, 'अगला प्रश्न रेलवे कमेटी ने अतिरिक्त धनराशि के संदर्भ में उठाया जो वार्षिक बजट के बाहर रेलवे निर्माण और उपकरण के लिए चाहिए। उनका उत्तर है कि कोई निश्चित सीमा निर्धारित नहीं होनी चाहिए।'<sup>12</sup> इस राय में सभी यूरोपीय ही शामिल थे क्योंकि उन्हें सिर्फ निवेश के माध्यम से होने वाले ब्याज से मतलब था। वाचा आगे लिखते हैं 'यह कीमती रेलवे सैकड़ों, हजारों लोगों को घूमा देती है जो पूर्ण रूप से निर्वाह करते हुए रेलवे में काम करने से पूर्व संतुष्ट और संपन्न जीवन जी रहे होते हैं और जैसे ही काम पूरा होता है, नाश सामने आता है। रेलवे इस पुरानी व्यवस्था को कभी नहीं बदलेगी जिसमें लोग लगे हुए हैं। कुछ सैकड़ों लोगों को ही प्रत्येक क्षेत्र में रेलवे के द्वारा व्यवसाय मिलता है लेकिन उसके बाद उन्हें पहले से ही प्रेरित बाकी लोगों की तरह भूमि के दबाव से बाहर फेंक दिया जाता है जिनका निर्वाह भूमि पर ही था और उनके पास केवल दैनिक मजदूर बनना ही शेष रह जाता है जिस भूमि पर वो बहुत ही महत्वपूर्ण तरीके से अपने जीवन का निर्वाह कर रहे थे।'<sup>13</sup> वाचा अपने लेखन के माध्यम से यह संकेत करते हैं कि निर्माण कार्य के बाद एक तरह का नाश हमारे सामने आता है।

वाचा ने 12 अगस्त 1908 के अपने लेख 'रेलवे की उधारी के राजनीतिक और आर्थिक व्यय' में लिखा, 'कमेटी के द्वारा तीसरा प्रश्न निपटा दिया गया जो समय की सीमा से संबंधित था जिसमें अतिरिक्त पैसे की उगाही और उगाही के माध्यमों पर चर्चा की जानी थी। उत्तर यह दिया गया कि 10 से 12 मिलियन उगाहा जाए लेकिन कमेटी ने बहुत ही उचित और व्यावहारिक ढंग से सलाह दी कि एक वर्ष में उगाही के लिए कोई निश्चित जोड़ पर्याप्त व्यय के लिए नहीं है। सेक्रेटरी ऑफ स्टेट के द्वारा समझदारी से पैसा आना चाहिए, उन्हें इसकी देखभाल करके यह देखना है कि कब मुद्रा बाजार से आसानी से अधिशेष निकाला जा सकता है जब वो अपनी आवश्यकताओं और ऋणों को आराम से पियो सकें।'<sup>14</sup> सरकार अपनी राजनीतिक बढ़त और आर्थिक सशक्तिकरण के लिए रेलवे का प्रयोग एक प्रक्रियाबद्ध योजना के

तहत कर रही है। 2 सितम्बर 1908 के अपने लेख में वाचा ने लिखा, 'अपनी समीक्षा को आगे बढ़ाते हुए सेक्रेटरी ऑफ स्टेट को रेलवे के द्वारा प्रश्न क्रमांक 3 का उत्तर इस संदर्भ में दिया गया। हमें पहले अत्यन्त व्यावहारिक साबित करना है और दूसरी सलाह लार्ड रुथचाइल्ड के द्वारा रेलवे उधारी के लिए दी गई लेकिन एक वर्ष के लिए वास्तविक आवश्यकताओं के अनुसार नहीं थी बल्कि लंदन के पूँजी बाजार के अनुसार अवसर उपलब्ध करा रहे हैं जहाँ से एक बड़ी मात्रा से उधार की उगाही हो जाती है।'<sup>15</sup> वो कहते हैं कि ढलाई के माध्यम से आने वाले लाभ को रेलवे कमेटी एक नए सिरे से रेलवे पर खर्च करे जो सार्वजनिक होगा लेकिन सरकार इस ओर ध्यान नहीं दे रही है।

7 अक्टूबर 1908 को वाचा द्वारा लिखा गया बहुत ही महत्वपूर्ण लेख है क्योंकि उन्होंने 'रेलवे का नुकसान और रेलवे के साधारण वित्त से रेलवे वित्त के पृथक्करण' पर अपने बहुत ही महत्वपूर्ण सुझाव दिए। 'अब हम रेलवे कमेटी के बचे हुए पैरा के उत्तर क्रमांक 3 पर चर्चा करेंगे जिसके अन्य सुझावों को सूचित किया गया है। वाक्यखण्ड (पैराग्राफ) 24 में यह प्रेक्षित किया गया है कि भारतीय रेलवे पद्धति का विकास शीघ्रता के साथ इस प्रकार प्रबंधित करें जिससे अभी तक कुछ लाइनें जो अपनी पूँजी के लिए सरकार पर निर्भर हैं भविष्य में बिना सरकार के हस्तक्षेप या सहायता से अपनी आवश्यकता की पूर्ति कर सकें। वर्तमान में चार लाइनें प्रत्यक्ष रूप से सरकार के द्वारा कार्य कर रही हैं। जैसे—<sup>16</sup>

1. नार्थ-वेस्टर्न:	3569 मील
2. ईस्टर्न बंगाल:	1271 मील
3. अवध एंड रोहेलखण्ड:	1292 मील
4. जोरहट:	32 मील
कुल:	6,164 मील

वाचा भी यह चाह रहे थे कि साधारण वित्त से रेलवे वित्त को अलग कर दिया जाए जिससे रेलवे अपनी आय-व्यय का ब्यौरा निकाल सके तथा इसे सार्वजनिक भी करे। रेलवे वित्त के अलग हो जाने से रेलवे कंपनियाँ अपना ब्याज, लाभ निकालकर बचा हुआ शेष रेलवे निर्माण पर खर्च करेंगी जिससे स्थायित्व मिलेगा तथा यहाँ की पूँजी भी यहीं पर रहेगी। वाचा ने अपने 14 अक्टूबर 1908 के लेख में लिखा, 'अब हम रेलवे कमेटी के द्वारा उठाए गए चौथे प्रश्न के उत्तर पर आते हैं जो कि अतिरिक्त व्यावहारिक धन के लिए क्या सिद्धान्त होने चाहिए, इस पर था। जिस गवाह ने इन बिन्दुओं की ओर प्रश्न किया था, सभी इस पर सहमत थे कि नई लाइनों के निर्माण से प्रचलित लाइनों को समर्थ और सुधारा जाए, यही अच्छा नियम है और इसे ही प्राथमिकता दी जाए। इस नियम का कमेटी ने समर्थन किया और इस पर जोर भी दिया। इस तथ्य को मानते हुए कहा गया कि 400 करोड़ का योग बहुत बड़ा है यदि और नहीं तो देश में रेलवे की पद्धति और सभी किस्मों को इसने पहले ही अपने अन्दर समाहित कर लिया है। पूर्ण में से एक अतिसूक्ष्म राशि का भाग मुश्किल से ही किसी संवैधानिक या विधान से उधार मिलता है जिससे धन की वापसी की जाए। यह बड़ी पूँजी एक वार्षिक धंसते हुए पैसे का माध्यम है जिसका सिद्धान्त निश्चित रूप से स्थापित करना है जो स्वयं से निश्चित करता है जैसे हमारी सामान्य समझ हमारी आर्थिक अन्तःकरण को बनाती है।'<sup>17</sup> वाचा का कहना था कि नई रेलवे लाइनों के लगातार निर्माण से अच्छा है कि पुरानी लाइनों की मरम्मत करके उन्हें चलायमान बनाए रखा जाए।

वाचा ने 28 अक्टूबर 1908 के अपने लेख में लिखा, 'अब हम इस लेखों की श्रृंखला को पूरा करते हैं जो रेलवे कमेटी के पाँचवें और आखिरी प्रश्न की सलाह से संबंधित है जिसका प्रशासनिक के बजाय आर्थिक महत्व है। प्रश्न यह है कि रेलवे बोर्ड के अन्तर्गत पद्धति का कार्य संतोषजनक है या सुधार के योग्य है।

उत्तर यह है कि ये संतोषजनक नहीं है। कारण ये नियुक्त किए गए हैं कि भारत सरकार तकनीकी मामलों में अत्यधिक दखल देती है और जानकारों के मामलों में जो निश्चित है, उन्नति में बड़ा अवरोध करती है। इस शिकायत में कुछ असामान्य नहीं है। नौकरशाही बाधा भारतीय प्रशासन के अटकाव को कम या ज्यादा, एक गुस्सा भड़काने वाला और खिझाऊ चरित्र के रूप में और परेशान करती है।<sup>18</sup> वाचा यह बताने की कोशिश कर रहे थे कि भारत सरकार के द्वारा रेलवे बोर्ड को सिर्फ परेशान या अपमानित करने का यह मसला नहीं है बल्कि जो सुझाव या मत बाहर से दिए जाते, वह उन्हें मंजूर नहीं होते थे। वाचा भारत सरकार या रेलवे बोर्ड के द्वारा भारतीय हितों पर ध्यान न देने पर असंतुष्ट थे क्योंकि यह एक लोकतांत्रिक सत्ताधारी सरकार का चरित्र नहीं था।

वाचा ने अपने लेखों की श्रृंखला के माध्यम से रेलवे संबंधी विचारों को और विस्तार दिया। सामान्य सर्वे से रेलवे का विश्लेषण करते हुए आम भारतीयों पर इसके व्यय का दबाव बतलाया तथा इंजनों की कमी के आंदोलन एवं भारतीय शिकायतों को नजरअंदाज करने पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की। रेलवे की बेदम प्रगति के लिए इसके आर्थिक तथा राजनीतिक कारणों पर चर्चा की। इसके साथ ही रेलवे के लिए उधारी, लाभांश तथा सामान्य बजट से रेलवे वित्त के पृथक्करण का बारीकी से अध्ययन कर अपने निष्कर्ष दिए। रेलवे के आवश्यकता से अधिक विस्तार पर उन्होंने भारत सरकार का ध्यान स्थानीय हितों की ओर खींचा तथा रेलवे बोर्ड को अधिक शक्ति प्रदान करने पर बल दिया। एक आर्थिक चिन्तक होने के साथ वाचा ने रेलवे के फायदे भी गिनाए जो भारत की बेहतरी के लिए सही साबित हुए। वाचा के रेलवे संबंधी विचारों में आर्थिक दक्षता के साथ इसके राजनीतिक, शैक्षिक तथा व्यावहारिक पक्ष का भी विश्लेषण दिखता है जो वास्तविकता में उन्हें रेलवे के एक अग्रणी चिन्तक के महत्व को सिद्ध करता है।

### संदर्भ

1. वाचा, दिनशा एदलजी, स्पीचेस एंड राइटिंग्स ऑफ सर दिनशा एदलजी वाचा, जी. ए. नटेसन एंड को., मद्रास, 1920, पृ. 44.
2. माथुर, डी. बी., गोखले : ए पोलिटिकल बायोग्राफी, ए स्टडी ऑफ हिज सर्विसेज एंड पोलिटिकल आइडियाज, पी. सी. मानिकतला एंड संस प्राइवेट लिमिटेड, बाम्बे, 1966, पृ. 145.
3. वाचा, दिनशा एदलजी, पूर्वोक्त, पृ. 46.
4. वही, पृ. 527.
5. वाचा, दिनशा एदलजी, रिसेंट इंडियन फाइनेंस, नटेसन एंड को., मद्रास, 1910, पृ. 9.
6. सिंह, शिवध्यान, आधुनिक परिवहन, साहित्य भवन, आगरा, 1969, पृ. 245.
7. वाचा, डी. ई., इंडियन रेलवे फाइनेंस, जी. ए. नटेसन एंड को., मद्रास, 1912, पृ. पण
8. वही, पृ. 1.
9. वही, पृ. 4.
10. वही, पृ. 6.
11. वही, पृ. 13.
12. वही, पृ. 19.
13. वही, पृ. 22.
14. वही, पृ. 28.
15. वही, पृ. 34.
16. वही, पृ. 42.
17. वही, पृ. 51.
18. वही, पृ. 56.