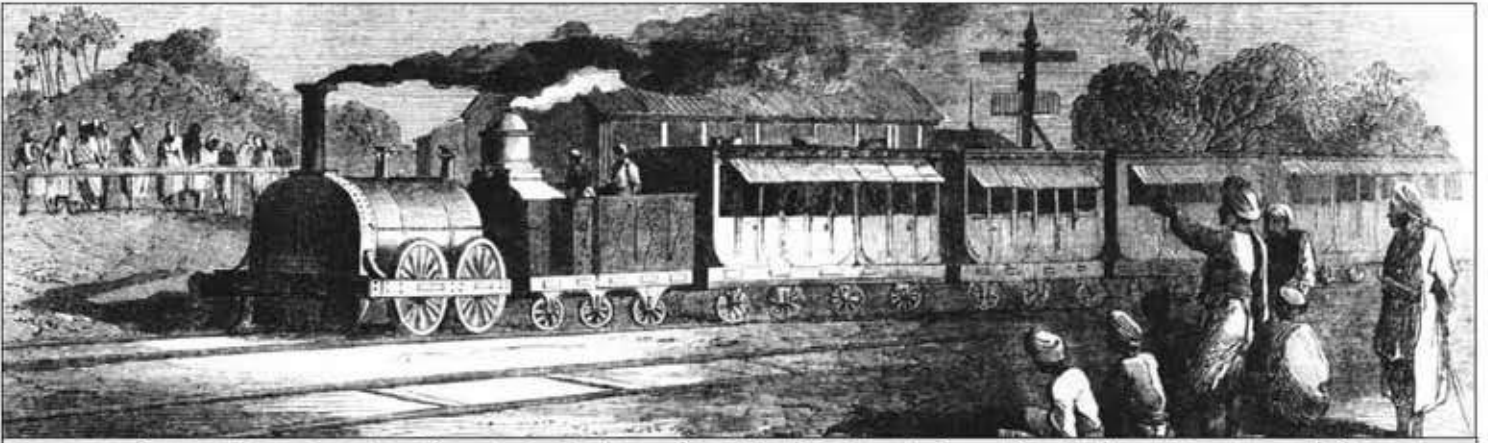


नैरोगेज के 150 वर्षों पर विशेष लेख



★ 16 अप्रैल, 1853 को जब एशिया की पहली रेलगाड़ी तत्कालीन बोरीबंदर और ठाणे स्टेशनों के बीच चली, तो इस समूचे महाद्वीप में एक नई सामाजिक एवं औद्योगिक क्रांति का सूत्रपात हुआ। इसी ऐतिहासिक घटना को अपनी तूलिका के जरिये उस ज़माने के चित्रकार श्री जे. बेनवेल ने शानदार अभिव्यक्ति प्रदान की, जिसे ब्रिटेन के तत्कालीन अंग्रेज़ी अख़बार 'ILLUSTRATED LONDON NEWS' ने 4 जून, 1853 को प्रकाशित किया। यहाँ पेश है उसी दुर्लभ ऐतिहासिक तस्वीर का कलात्मक नज़ारा।

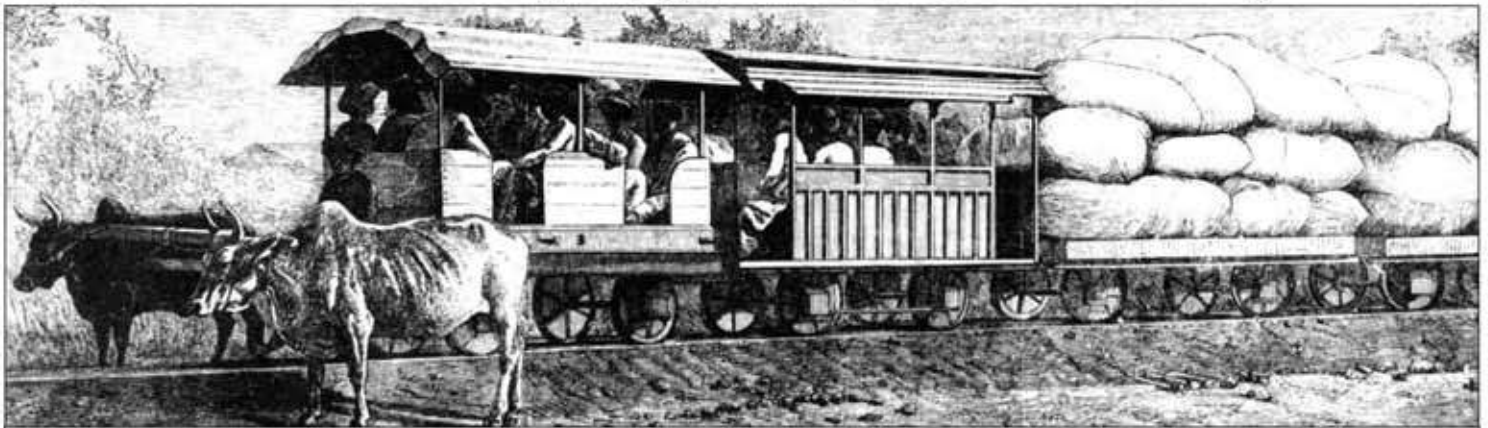
वर्ष 2010 एवं 2011 पश्चिम रेलवे एवं भारतीय रेल के लिए एक गौरवपूर्ण वर्ष है। वर्ष 2010-11 में जहाँ पश्चिम रेलवे अर्थात् बीबी एवं सीआईआर के द्वारा चलायी गयी प्रथम रेलगाड़ी के 150 वर्ष पूर्ण हुए हैं, जिसके अन्तर्गत बड़ी लाइन की प्रथम रेलगाड़ी 9 जनवरी, 1861 को भरूच से बड़ौदा के बीच में चलायी गयी थी और इसी दिन प्रथम बड़ी लाइन के पहली रेलवे स्टेशन बड़ौदा रेलवे स्टेशन का उद्घाटन भी हुआ था। इसके अन्तर्गत 9 जनवरी, 2011 को 150 गौरवपूर्ण वर्ष पूर्ण हो गये हैं। इसी वर्ष पश्चिम रेल भी अपनी स्थापना का 60वाँ वर्ष अर्थात् हीरक जयंती वर्ष मना रही है, वहीं अब पश्चिम रेलवे न केवल भारतीय रेल का बल्कि एशिया का सर्वप्रथम नैरोगेज रेल सेवा के शुरुआत का 150 वाँ गौरवपूर्ण वर्ष भी मना रही है और वह भी जहाँ बड़ी लाइन की प्रथम रेलगाड़ी चलायी गयी थी, वहीं इसी मंडल में अर्थात् बड़ौदा मंडल में नैरोगेज की प्रथम रेलगाड़ी को चलाने का 150वाँ वर्ष शुरू हो गया है। इन ऐतिहासिक घटनाओं में प्रथम बड़ी लाइन की रेलगाड़ी चलाने में तथा मियागांम और डभोई के बीच चलायी गयी प्रथम नैरोगेज रेल सेवा के शुरुआत कराने का प्रमुख श्रेय बड़ौदा के गायकवाड़ राजघराने को जाता है। बड़ौदा के महाराजा बीबी एवं सीआईआर को काफी सस्ते दामों में जमीन देने, आर्थिक सहयोग एवं निर्माण सहयोग देने में अग्रणी थे, जिसके कारण ये रेल लाइन सफलतापूर्वक बन सकी तथा उन्होंने अपने स्टेट के अनेक शहरों को नैरोगेज रेल लाइन से जोड़ते हुए इन

एशिया एवं भारत की प्रथम नैरोगेज रेल सेवा के 150 गौरवपूर्ण वर्ष

सभी शहरों को बीबी एवं सीआईआर की बड़ी लाइन से सम्पर्क स्थापित कराया, जिसके कारण बड़ौदा स्टेट के दूर-दराज के नगर भी मेन रेलवे लाइन से जुड़ गये। रेलवे तथा अपनी प्रजा के प्रति गायकवाड़ महाराजाओं के इसी लगाव ने आज पश्चिम रेलवे को काफी उँचाई तक ले जाने में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है।

★ गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेलवे का इतिहास:- बड़ौदा के शासक सर खांडेराव गायकवाड़ (1828-1870) ने सर्वप्रथम अपने राज्य के महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्र डभोई को बीबी एवं सीआईआर के मेन लाइन के रेलवे स्टेशन मियागांम से जोड़ने के लिए हल्की रेलवे लाइन के रूप में नैरोगेज रेल लाइन बनाने का निर्णय वर्ष 1860 में लिया, जिसके फलस्वरूप 20 मील लम्बी रेलवे लाइन डभोई से बनाने का कार्य शुरू हुआ। इस प्रकार की हल्की रेल लाइन बनाने के लिए काफी समर्थन मिला।

बड़ौदा दरबार द्वारा स्वयं की अपनी रेलवे लाइन बनाना पूरे ब्रिटिश साम्राज्य में सर्वप्रथम ऐसी घटना थी, जिसमें किसी स्थानीय शासक ने अपनी रेलवे लाइन बनाने का निर्णय लिया था। इसका पूरा श्रेय खांडेराव गायकवाड़ को जाता है, जिन्होंने डभोई से मियागांम तक 2 फुट 6 इंच चौड़ाई वाली नैरोगेज लाइन वर्ष 1862 में बनवायी। इसकी शुरुआत ट्रामवे के रूप में की गई थी। इससे भारत के अन्य राज्यों में भी इसी तरह की रेल लाइन बनाने को प्रोत्साहन मिला। बड़ौदा स्टेट द्वारा अपनी रेलवे को प्रशासनिक यूनिट के रूप में चलाने के



★ क्या आप विश्वास कर सकते हैं कि कभी रेलगाड़ी का स्वरूप भी बैलगाड़ी जैसा था। इस विचित्र किन्तु सत्य तथ्य का जीवंत सबूत यह छायाचित्र है। 1863 के इस चित्र में बड़ोदरा के गायकवाड़ शासन के अधीन मियागांम एवं डभोई के बीच ढाई फीट चौड़े ट्राम-वे पर छोटी रेलगाड़ी को खींचते हुए दो बैलों की जोड़ी दिखाई दे रही है। दरअसल, इस मार्ग पर यातायात के लिए छोटे इंजन मंगवाये गये थे, लेकिन जो इंजन आये, वे अपेक्षाकृत हल्की पटरी के लिए काफी भारी थे, इसलिए शासन के आदेशानुसार पाँच भरे हुए बैगनों को खींचने के लिए दो बैलों की जोड़ी की वैकल्पिक व्यवस्था की गई।

नैरोगेज के 150 वर्षों पर विशेष लेख



★ पश्चिम रेलवे के महत्वपूर्ण स्टेशन बड़ोदरा की 1861 में निर्मित पहली इमारत का एक दृश्य तथा दूसरे चित्र में गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेलवे के मुख्यालय की 1921 में बनकर पूर्ण हुई भव्य इमारत का नज़ारा। यह ऐतिहासिक इमारत वर्तमान में बड़ोदरा के मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय के रूप में उपयोग में लायी जा रही है।

लिए पाँच मंडलों में बाँटा था, जिसमें पहला बड़ौदा डिवीजन में डभोई और पेटलाद लाइन, दूसरा काडी डिवीजन, तीसरा अमरेली डिवीजन, चौथा ओखा मंडल ताल्लुका तथा पाँचवाँ नवसारी मंडल में बाँटा गया था, जिसमें नैरोगेज रेल सेवा बड़ौदा तथा नवसारी मंडल में चलाई गई थी तथा बड़ी लाइन में आनन्द से पेटलाद, तारापुर से खम्भात, मीटरगेज लाइन में काडी डिवीजन में महेसाना ग्रुप ऑफ लाइन्स, अमरेली डिवीजन में खिजडिया-धारी-विसावद लाइन, ओखा मंडल तालुका में द्वारिका-ओखा लाइन, नैरोगेज में बड़ौदा मंडल का डभोई एवं पेटलाद तथा नवसारी मंडल में कोसाम्बा-उपरपाड़ा एवं बिलीमोरा से वैघाई नैरोगेज रेल लाइन शामिल थीं। इन सभी रेल लाइनों का स्वामित्व बड़ौदा स्टेट का था तथा इनमें स्थानीय स्टेट का भी योगदान था। इन सभी की प्रशासनिक देखभाल सरकार के सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा की जाती थी तथा 30.9.1921 तक इनका प्रबंधन का कार्य बीबी एवं सीआईआर द्वारा किया जाता था। इसके बाद इसे बड़ौदा स्टेट ने अपने अधीन ले लिया। 1 अगस्त, 1949 को इसे सरकार ने बीबी एवं सीआईआर में शामिल कर लिया तथा 5 नवम्बर, 1951 को इसे पश्चिम रेलवे का गठन होने पर पश्चिम रेलवे में मिला लिया गया।

★ डभोई:- मियागांम रेल लाइन का इतिहास:- बड़ौदा के महाराजा सर खांडेराव गायकवाड़ द्वारा अपने साम्राज्य के मुख्य व्यापारिक केन्द्र डभोई को मियागांम से जोड़ने के लिए 2 फुट 6 इंच चौड़ाई वाली ट्रामवे बनाने का निर्णय लिया गया था। इसका मुख्य कारण कपास, अनाज तथा लकड़ी को रेलवे द्वारा ढुलाई करने के लिए बताया गया था। इसके लिए बहुत कम वजन वाली रेल लाइन बिछायी गयी, जिससे कि इस ट्राम को पशु शक्ति द्वारा खींचा जा सका। इसके लिए 13 पाउंड प्रति यार्ड/एल बी की रेल लाइन बिछायी गयी, जिसपर 4 से 6 डिब्बों वाली ट्रेन को दो बैलों द्वारा खींचा जाता था। इसकी शुरुआत वर्ष 1862 में हुई। इस ट्रामवे की गति 3 मील प्रति घंटा तक होती थी। महाराजा खांडेराव जी ने नीलस एण्ड कम्पनी ग्लासगो (युनाइटेड किंगडम) से वर्ष 1863 में 3 भाप इंजन भी खरीदे, जिसमें प्रत्येक का दाम 13 हजार रुपये था किन्तु ये वजनी इंजन इस हल्के रेल लाइन पर नहीं चल सकते थे, जिसके कारण इन इंजनों को भविष्य में उपयोग के लिए गोदाम में रख दिया गया। इन इंजनों का नाम डभोई-1, डभोई-2 तथा डभोई-3 था। बाद में बड़ौदा स्टेट के महाराजा सयाजी गायकवाड़ - तृतीय ने डभोई मियागांम रेल लाइन को 30 पाउंड प्रति यार्ड/ एल बी में बदलने का निर्णय लिया, जिसके लिए बम्बई के एक ठेकेदार रुस्तम जी नैरोजी ने 22.09.1871 को ठीका जमा किया। 10.10.1871 को बड़ौदा के महाराजा के प्रतिनिधि दीवान गोपाल राव मैराल तथा रुस्तम जी नैरोजी के बीच समझौता हुआ तथा यह रेल लाइन बदलने के बाद 32.3 किमी लम्बी रेल लाइन दिनांक 8.04.1873 को इस अधिक क्षमता के साथ रेल लाइन को यातायात हेतु खोल दिया गया। गोदाम में रखे उपरोक्त तीनों इंजनों को बाहर निकाला गया तथा इस परिवर्तित रेल लाइन पर चलाया गया, किन्तु इन भाप इंजनों को 1880 तक नियमित रूप से नहीं चलाया जाता था। इस परिवर्तन के बाद इस रेल लाइन को बीबी एवं सीआईआर कम्पनी को परिचालन हेतु दे दिया गया। बाद में इस रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सरकार ने प्रस्ताव किया, किन्तु उस समय बड़ौदा के दीवान सर टी. माधवराव जी ने गेज

परिवर्तन करने से मना कर दिया। उपरोक्त तीन भाप इंजनों के अलावा बाद में तीन और भाप इंजन इस लाइन पर चलाने के लिए मंगाये गये। डभोई-मियागांम रेल लाइन का डिज़ाइन एवं निर्माण कार्य बड़ौदा के गायकवाड़ के लिए मि. ए. डब्ल्यू. फोर्ड ने किया था। डभोई में नैरोगेज रेल इंजनों के लिए एक शेड बनाया गया था, जो वर्ष 1977 में अपने शिखर पर था। तब इस शेड में नैरोगेज के 40 भाप इंजनों का रख-रखाव होता था। उस समय यह शेड भारत का सबसे बड़ा नैरोगेज भाप इंजन का शेड था। उस समय पश्चिम रेलवे में कुल 89 नैरोगेज भाप इंजन कार्यरत थे। बड़ौदा स्टेट की नैरोगेज रेल लाइनें डभोई से पाँच दिशाओं में जाती थीं जिनकी कुल लम्बाई 359 किमी थी तथा यहाँ से 42 रेलगाड़ियाँ चलती थीं।

★ गायकवाड़ रेलवे का प्रमुख कीर्तिमान:- बड़ौदा के महाराजा सयाजी राव तृतीय ने रेलवे के विस्तार में काफी रुचि ली तथा इसके लिए काफी पूंजी भी लगाई। अपने शहर बड़ौदा में नैरोगेज रेल प्रणाली के और अधिक विकास के लिए गोया गेट (प्रतापनगर) को अत्यंत विकसित किया। इन कीर्तिमानों में 1. प्रथम नैरोगेज रेलवे लाइन की शुरुआत की गई। 2. गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेलवे ने जहाँ पूरे एशिया में प्रथम नैरोगेज रेल लाइन बनाकर कीर्तिमान स्थापित किया, वहीं वर्ष 1925 में महाराजा के लिए लंदन से निरीक्षण कार भी मंगाई गई, जो पेट्रोल से चलती थी, जिसमें 20 हार्सपावर का पेट्रोल इंजन लगा था। 3. इसके बाद एक और ख्याति अर्जित की गई, जब वर्ष 1932 में डीजल-इलेक्ट्रिक रेल कार मंगाई गई जिसे 1933 में चलाया गया। यह विश्व की सर्वप्रथम डीजल इलेक्ट्रिक रेल कार थी।

★ डभोई से जुड़ने वाले रेल खंडों की शुरुआत:- 1. डभोई से जुड़ने वाले रेल खंडों में सर्वप्रथम डभोई मियागांम खंड की शुरुआत वर्ष 1862 में हुई थी। इसके बाद 2. डभोई - चांदोद खंड की शुरुआत 15.04.1879 को हुई तथा अगला खंड 3. डभोई - सांखेड़ा भादरपुर खंड 17.09.1879 को शुरू हुआ। इसके बाद 4. डभोई - गोयागेट खंड की शुरुआत 01.07.1880 को हुई तथा अगला खंड 5. डभोई-जारोड की शुरुआत 15.11.1913 को हुई, जिसमें जारोड खंड को 20.07.1993 को, प्रतापनगर-डभोई खंड को 02.10.2008 को तथा सांखेड़ा खंड को 05.09.1990 को बंद कर दिया गया।

★ विश्व का सबसे बड़ा नैरोगेज रेल जंक्शन:- नैरोगेज रेलवे के पूर्ण परिचालन के समय डभोई न केवल भारतीय रेल का बल्कि विश्व में नैरोगेज रेलवे का सबसे बड़ा नैरोगेज जंक्शन था, जहाँ से कुल पाँच रेलवे लाइन अलग-अलग दिशा में जाती थी।

★ नैरोगेज डीजल इंजन का परिचालन:- 28 जून, 1990 को प्रतापनगर में नैरोगेज डीजल शेड की स्थापना की गई तथा 20 नये नैरोगेज डीजल इंजन लाये गये। भाप इंजनों की जगह डीजल इंजन लगाये जाने लगे और अगले 4 वर्षों में सभी नैरोगेज रेल खंडों पर डीजल इंजन चलाये जाने लगे। अंतिम भाप इंजन 19.04.1995 को प्रतापनगर से डभोई तथा वापस डभोई से प्रतापनगर के बीच चलाया गया। इसके बाद भाप इंजनों का परिचालन पूर्णतः बंद हो गया।

✍ पिमलेरा चन्द्र, सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर, भावनगर