कलकत्ता बंदरगाह

एक संक्षिप्त इतिहास

नीलमणि मुखर्जी

अनुवादः डॉ. रूपा गुप्ता

द कमिश्नर्स फॉर द पोर्ट ऑफ कैलकटा

कलकत्ता

1968

भारत में मुद्रित
द्वारा नव मुद्रण प्राइवेट लिमिटेड
170 ऋ, आचार्य प्रफुल्ल चंद्र रोड,
कलकत्ता - 4

परामर्शदाता :
प्रोग्रेसिव पब्लिसिटी सर्विस
कलकत्ता - 19

द कमिश्नर्स फॉर द पोर्ट ऑव कैलकटा 1968

वितरक :
ऑक्सफोर्ड बुक एंड स्टेशनरी कम्पनी
कलकत्ता – 16, नई दिल्ली - 1

इस पुस्तक में व्यक्त किये गए विचार वैयक्तिक विचार हैं। उनसे कमिश्नर फॉर द पोर्ट ऑव कैलकटा का सहमत होना आवश्यक नहीं है।

विषय सूची

उदाहरण एवं मानचित्र . . . . . .

प्राक्कथन . . . . . .

प्रस्तावना . . . . . .

अध्याय - I हुगली नदी

अध्याय - II बंगाल के कुछ विस्मृत बंदरगाह

अध्याय - III कलकत्ता बंदरगाह का उदय

अध्याय - IV निर्माण के वर्ष

अध्याय - V पत्तन न्यास का जन्म

अध्याय - VI पत्तन न्यास का कार्य

अध्याय - VII खिदिरपुर गोदी (डॉक)

अध्याय - VIII कई दिशाओं में सुधार

अध्याय - IX पत्तन न्यास और प्रथम विश्व युद्ध

अध्याय - X युद्धोत्तर कालीन विकास

अध्याय - XI किंग जॉर्ज गोदी

अध्याय - XII मंदी का दौर

अध्याय - XIII एक और युद्ध

अध्याय - XIV युद्धोपरान्त पुनर्निर्माण

अध्याय - XV योजनाबद्ध विकास

अध्याय - XVI हल्दिया के वायदे

अध्याय – XVII भविष्य

परिशिष्ट - क

परिशिष्ट – ख
परिशिष्ट - ग
परिशिष्ट - घ
टिप्पणी एवं संदर्भ
संदर्भ ग्रंथ सूची
अनुक्रमणिका

उदाहरण एवं मानचित्र

नदी का निम्नवर्ती मुहाना
17 वीं शताब्दी में वान डेन ब्रुक (1660) का बनाया बंगाल का मानचित्र
नदी का सामने का भाग और पुराना फोर्ट विलियम (1736)
कस्टम हाउस के सामने हुगली तट पर जहाज़ से माल का उतारा जाना
(1793) एस्प्लेनेड से नदी किनारे का दृश्य
हुगली पर पोत परिवहन
इडेन गार्डेन्स के निकट स्ट्रैन्ड बैंक
कलकत्ता जेटी के निकट स्ट्रैन्ड बैंक
कलकत्ता जेटी के निकट आज का नदी का किनारा
खिदिरपुर गोदी में जहाज़
बंदरगाह की 200 टन की क्षमता वाली क्रेन
किंग जॉर्ज गोदी से उतरता माल
किंग जॉर्ज गोदी का एक दृश्य
खिदिरपुर गोदी की शुष्क गोदी में जहाज़
सैंडहेड्स में चालक जहाज़
एक चालक को जहाज़ तक ले जाती मोटरबोट
जहाज़ पर चढ़ता पायलट
सीढ़ियों पर चढ़ता पायलट
पिछली शताब्दी में समुद्र में जहाज़
अजय नामक बकेट ड्रेजर
फालता रीच में ड्रेजिंग

किंग जॉर्ज गोदी की शुष्क गोदी में जहाज़
जूट की गाँठों की लदाई
मोहना नामक सक्शन ड्रेजर
मोहना ड्रेजर कार्य करता हुआ
नदी में प्रतिमा विसर्जन
ट्रान्स ईस्टर्न कार्य करता हुआ
खाद्यान्न साइलो (भंडार)
नदी में सामूहिक स्नान
बन्दरगाह के अन्तर्देशीय क्षेत्र का मानचित्र
पत्तन प्रबंधन संस्थान में आयोजित सेमिनार
किंग जॉर्ज गोदी के विस्तार के लिये कार्य करता हुआ बकेट ड्रेजर
विस्तारित क्षेत्र में प्रवेश करता जहाज
ज्वार की लहरों से हुआ नुकसान
हुगली नदी में ज्वार
हल्दिया में तेल जेटी का निर्माण
कलकत्ता बंदरगाह का नक्शा

टिप्पणी एवं संदर्भों में प्रयुक्त संक्षिप्तियाँ

अध्यक्ष की कलम से

कोलकाता पत्तन के इतिहास को काल-क्रमानुसार लिपिबद्ध करने का विचार, नि:सन्देह चुनौतियों से युक्त दिल दहला देने वाला प्रयास है । ऐसा इसलिए और भी है, क्योंकि अकाट्य ऐतिहासिक तर्कों को ध्यान में रखते हुए, कोई भी इसकी व्युत्पत्ति पर विचार करते समय, अपनी दृष्टि, मात्र उस 17 अक्तूबर 1870, तक ही सीमित नहीं रख सकता, जिस खास दिन को, भारत सरकार द्वारा, एक ऐतिहासिक संविधि पारित कर, इस संस्था के अस्तित्व को, एक संस्थानिक सत्ता प्रदान की गई । वास्तविक कार्य है, इस नदीमुखी पत्तन के उस पौराणिक संबंध को ढूढ़ना, जो अशोक कालीन व्यापार के लिए प्रयुक्त होने वाले प्राचीन ताम्रलिप्त समुद्री पत्तन से जुड़ा हुआ है, फिर उसके भी कई सहस्राब्दियों बाद, 14 वीं शताब्दी के सप्तग्राम से होते हुए एवं कालान्तर में शनै: शनै: हुगली तथा कलकत्ता पत्तन के स्वरूप में आकर स्थिर होता है।

यह कार्य निश्चय ही विस्मयकारी है, और इस नदी पत्तन प्रणाली के समय सापेक्ष, हजारों वर्षों से अधिक कालखंडों में फैले ऐतिहासिक तथ्यों की थाह लेने के लिए, अगाध ज्ञान से युक्त अतीव उत्कंठा और गहरी रुचि का होना भी आवश्यक है। अपनी अनुपम भौगोलिक अवस्थिति के कारण, यह आरंभ से आज तक भारतीय उपमहाद्वीप तथा निकटवर्ती पड़ोसी दक्षिण-पूर्व एशिया के द्वीप-समूहों, पश्चिम एशिया, सुदूर पूर्व तथा यूरोपीय देशों से होते हुए, अंतत: विश्व के दूरवर्ती भागों से विविध समुद्री व्यापार के संपर्क से जुड़ा हुआ है।

आरंभ में खनिज सम्पदा तथा कृषि उपजों, जैसे नमक, मसाले, नील, चंदनकाष्ठ, रेशम, सन-तंतुओं, लाख आदि से होने वाले लाभ के आकर्षण में **'सोने की चिड़िया'** की खोज में अनेक प्रतिद्वंदी विदेशियों के साथ-साथ अंग्रेजों ने भी हुगली नदी के किनारे लंगर डाले। कालान्तर में औपनिवेशिक भारत में, राजनीतिक हितों की पूर्ति के लिए ब्रिटिश का वाणिज्यिक स्वार्थ साम्राज्यवाद में बदला । इसका व्यापक प्रभाव रेलवे, टेलिग्राफ तथा पत्तन प्रणाली के सृजन जैसी आधारभूत संरचनाओं की नई संकल्पनाओं में प्रतिफलित हुआ।

कोलकाता पत्तन के निर्माण एवं विकास की कथा, लोमहर्षक घटनाओं एवं रोचक गतिविधियों से पूर्ण है। अपनी इन्हीं विविधताओं के कारण, इसे सीधी रेखा या किसी खांचे में रखकर वर्णन करना अत्यंत दुष्कर है। इसकी कथा साधारण कालक्रमानुसार घटनाओं से एकदम भिन्न है, वस्तुत: यह तो प्रयोगों की लंबी श्रृंखला, सुविचारित सुधारों-- समरूप और या असम्बद्ध, विविधीकरण और अवनति, सपनों के बिखरने एवं अप्रत्याशित माध्यम से पुन: संवरने तथा इन्हीं जीजिविषा को आगे ले जाने की कहानी है.....

परिदृश्य के एक ओर है, नदी पत्तन का क्रमिक विकास तथा इसकी विभिन्न व्यापक सांगठनिक प्रक्रियाएं, जिसके अंतर्गत वर्ष 1842 एवं 1864 में घटित, तत्कालीन कलकत्ते को तहस-नहस करने वाले दो विनाशकारी प्राकृतिक चक्रवातों के फलस्वरूप स्थायी गोदियों के निर्माण की ऐतिहासिक व वाणिज्यिक अनिवार्यता का महसूस होना, स्थान के चयन के संदर्भ में द्वैधता, रेलवे नेटवर्क और हावड़ा नाव-पुल का विकास, श्री डब्ल्यू.डफ ब्रूस, श्री फ्रेडरिक डुमैन, श्री एफ.पामर आदि जैसे सक्षम पत्तन नियंताओं के कुशल नेतृत्व में, पत्तन की बुनियादी संरचना का विस्तार एवं विकास, स्वातंत्र्योत्तर हल्दिया में पूर्ण सक्षम गोदी के सृजन एवं समुद्र तटीय लंगरों की अतल गहराई की सुविधा का लाभ उठाने की व्यवस्था, शामिल हैं।

दूसरी ओर पत्तन के औपचारिक गठन के संदर्भ में चेम्बर ऑफ कॉमर्स एवं म्यूनिसिपल प्राधिकारियों के साथ तर्कसंगत वार्तालाप, बंगभंग एवं भारत की राजनीतिक राजधानी का कलकत्ता से दिल्ली स्थानांतरण, दो विश्वयुद्ध एवं उसके बीच में तीस के दशक के दौरान आई आर्थिक मंदी, कलकत्ता पत्तन के साथ-साथ पड़ोस में स्थित चटगांव एवं रंगून के पत्तनों के विकास का साझा आख्यान हमें उस समय के सामाजिक, सांस्कृतिक, वाणिज्यिक एवं टेढ़े-तिरछे राजनीतिक प्रवाहों से रू-ब-रू कराते हैं।

अंतत: कलकत्ता महानगर के इतिहास के साथ संपृक्त सामाजिक, आर्थिक एवं राजनीतिक आदि विविध आयाम कलकत्ता पत्तन के विकास को भी रेखांकित करते हैं, जिसका इतिहास महानगर के ऐतिहासिक विकास के साथ एकात्म है, पृथक नहीं। उनका प्रभाव एक दूसरे में समाहित है। विविधता, समृद्धि एवं गतिशीलता के एकसूत्र में ग्रथित तत्वों को समेटते हुए डॉ.नीलमणि मुखर्जी द्वारा लिखित 'कोलकाता पत्तन न्यास— एक संक्षिप्त इतिहास', हमारा सर्वकालिक मानक संदर्भ स्रोत है, और समुद्री कैनवास पर, अति सूक्ष्म एवं सुन्दरता से परत-दर-परत खोलता, एक समुद्री ऐतिहासिक आख्यान है। उनका यह अदम्य प्रयास और भी चकित करने वाला है, क्योंकि आज से चार दशक पूर्व 1968 में जब यह महत् कार्य हमारे पोर्ट के लब्धप्रतिष्ठ पूर्व अध्यक्ष स्वर्गीय बी.बी.घोष द्वारा सौंपा गया, तब कोलकाता पत्तन के संबंध में अधिकांश सामग्री अप्रलेखिकृत, यत्र-तत्र बिखरी, किसी के द्वारा सजाए जाने, संवारे जाने एवं एक सूत्र में पिरोकर नई अर्थवत्ता प्रदान किए जाने की अपेक्षा में थी।

हमारे मन में हमेशा यह बात रही है कि प्रो.मुखर्जी के अथक परिश्रम एवं निष्ठापूर्ण शोधकार्य ने, जो पत्तन-शहर कोलकाता के विस्मयकारी परिदृश्य को मात्र 230 पृष्ठों में प्रांजल एवं प्रभावमयी भाषा में विस्तृत नोट, संदर्भ एवं ग्रंथ-सूची के साथ समेट कर प्रस्तुत किया गया है, वह पत्तन एवं नौवहन के पेशेवर एवं अकादमिक वृत्त से बाहर भारत के व्यापक क्षेत्र में बोली जाने वाली हिंदी के जनमानस के बीच पहुंचे।

हमारा यह प्रयास यथेष्ट रूप से सफल होगा, यदि वर्द्धमान विश्वविद्यालय के हिंदी विभाग की रीडर एवं प्रतिष्ठित लेखिका, डॉ.रूपा गुप्ता, द्वारा अत्यंत कुशलतापूर्वक, प्राजंल भाषा में, अनुदित डॉ. मुखर्जी की इस कृति की हिन्दी प्रतिकृति अकादमिक क्षेत्र से इतर लोगों में रुचि उत्पन्न करेगी । हमें आशा है कि यह कृति देश के प्रथम महापत्तन के उद्भव एवं विकास को समझने के लिए, मूल स्रोत का ही कार्य नहीं करेगी, बल्कि भविष्य में पत्तन एवं नौवहन के क्षेत्र में होने वाले शोध कार्य, विचार-विमर्श एवं प्रलेखीकरण के कार्य में उत्साहवर्द्धक साबित होगी।

30 अप्रैल, 2009

डॉ. ए.के.चंदा, भा.प्र.सेवा
अध्यक्ष
कोलकाता पत्तन न्यास

प्राक्कथन

पश्चिमी प्रभाव से पूर्व में उत्पन्न बंदरगाह नगरों में कलकत्ता का स्थान अग्रणी है। पूर्व में इसे अन्य बंदरगाह नगरों का मूल आदर्श कह सकते हैं। अपने जन्म लग्न से ही कलकत्ता बंदरगाह का इतिहास एक प्रकार से उन शक्तियों एवं सक्रियताओं का इतिहास है जिन्होंने आधुनिक भारत को गढ़ा। इंग्लैण्ड तथा अन्य देशों में व्यापार का प्रमुख केन्द्र होने के कारण इस बंदरगाह की कलकत्ता शहर को बसाने और भारत की राजधानी के रूप में विकसित करने में महत्त्वपूर्ण भूमिका रही। यहाँ तक कि कलकत्ते से राजधानी के स्थानान्तरित होने पर भी यह शहर एक मुख्य व्यावसायिक केन्द्र के रूप में फलता-फूलता रहा। 1947 ई. का बंगाल विभाजन कलकत्ता बंदरगाह के लिये एक और घात था। इस बंदरगाह को बहुत बड़े क्षेत्र से हाथ धोना पड़ा पर बहुत जल्दी ही बचे हुए भाग की औद्योगिक उन्नति की तीव्रता से इसने इस कमी को पूरा कर लिया। इसलिये केवल अतीत ही नहीं इस बंदरगाह के वर्तमान का इतिहास भी रोचक है।

हुगली नदी जिस पर कलकत्ता बंदरगाह अवस्थित है, हाल के वर्षों में अत्यन्त तेजी से क्षरणशील है। इस पर बहुत से लोगों का ध्यान गया है। इस बंदरगाह के बंद हो जाने की क्षति अपूरणीय होगी। उसका अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

सौभाग्य से पोर्ट कमिश्नर्स और भारत सरकार ने कठिनाइयों के निवारण तथा कलकत्ता बंदरगाह की कमियों के स्थायी निराकरण के प्रयास का सकारात्मक निर्णय लिया है ताकि राष्ट्रीय आर्थिक विकास में यह अपनी यथोचित् भूमिका का निर्वाह कर सके। यह एक चुनौतीपूर्ण कार्य है। गहन अध्ययनों के पश्चात् प्राकृतिक कठिनाइयों पर विजय पाने के लिये चहुंमुखी सक्रियता दिखाई गई है। आगामी कुछ ही वर्षों में इन प्रयासों के परिणाम सामने आ जायेंगे तथा बंदरगाह से सम्बन्धित सभी भ्रमों का निराकरण हो सकेगा। इन पक्षों का अध्ययन फलप्रसू प्रमाणित होगा।

हुगली के पूर्वी किनारे पर अवस्थित कलकत्ता बंदरगाह अभूतपूर्व विकास में जिस तरह सहायक बना हल्दिया में निर्माणाधीन सहायक बंदरगाह भी पश्चिम में विकास की गति का उसी तरह नेतृत्व करेगा। तत्काल अनेकों परिवर्तनों से गुज़र रहे कलकत्ता बंदरगाह के इतिहास का यह प्रकाशन अत्यन्त महत्त्वपूर्ण है। एक ओर फरक्का बैरेज का निर्माण दूसरी ओर हल्दिया में सहायक बंदरगाह का बनना दोनों मिलकर सारे परिदृश्य को एक नया आयाम देंगे। इससे तीव्र आर्थिक विकास की सहज ही आशा की जा सकती है।

देश के आर्थिक विकास में अपनी महत्त्वपूर्ण भूमिका को समझते हुए कलकत्ता बंदरगाह आधुनिक ज्ञान एवं अनुभव का लाभ उठाने को उत्सुक है। इसमें संदेह नहीं कि किसी भी संस्थान की क्षमता और कार्य कुशलता उसे मिलने वाले भौतिक संसाधनों पर निर्भर करती है पर अंततः किसी संस्थान को उसमें कार्यरत प्रशासक एवं कर्मचारी ही उसे सफल बनाते हैं। इतिहास गवाही देगा कि कलकत्ता बंदरगाह को चलाने वाले हाथों ने इसे नयी बयार और रोशनी से सँवार कर विश्व के अग्रणी बंदरगाहों में से एक बनाने का प्रयास किया है। कलकत्ता बंदरगाह का इतिहास उन्हें उनके इन प्रयासों के लिये और भी ऊर्जस्वित करेगा।

उपरोक्त बातों को ध्यान में रखते हुए कलकत्ता बंदरगाह के कमिश्नरों ने इसके इतिहास को सामने लाने की आवश्यकता का अनुभव किया। इस कार्य के लिये सर्वथा योग्य, कलकत्ता विश्व विद्यालय के डॉ. एन. मुखर्जी ने जहाँ-तहाँ बिखरी आवश्यक सूचनाओं को एकत्र करने में अनथक परिश्रम किया है। उन्होंने सरकारी दस्तावेजों के पहाड़ों में से छोटी-छोटी सूचनाओं का उद्धार किया है। इतना होने पर भी कलकत्ता बंदरगाह का यह प्रथम प्रकाशित इतिहास सभी को संतुष्ट नहीं कर पायेगा। ऐसा लग सकता है कि इतिहास के कुछ अंशों पर आवश्यकता से अधिक और कुछ पर कम ध्यान दिया गया है। फिर भी मुझे पूर्ण विश्वास है कि इससे इस कार्य की रोचकता में कोई कमी नहीं आई है तथा उस लक्ष्य पूर्ति में यह सर्वथा सफल है जिसे ध्यान में रखते हुए कमिश्नरों ने इस इतिहास के प्रकाशन को प्रायोजित किया है।

बी. बी. घोष

अध्यक्ष

16 **जनवरी** 1968 **कैलकटा पोर्ट कमिश्नर्स**

प्रस्तावना

अगले पृष्ठों में कलकत्ता बंदरगाह के उद्भव और विकास की कहानी कहने का एक प्रयास है। भारतीय अर्थशास्त्र के इतिहास में बंदरगाहों के अध्ययन की अपेक्षाकृत उपेक्षा होती रही है। आमतौर पर लोगों का ध्यान इस बात पर नहीं जाता कि

बम्बई, कलकत्ता और मद्रास आदि बंदरगाहों का आधुनिक भारत के आर्थिक विकास में बहुत महत्त्वपूर्ण स्थान रहा है। उदाहरण के लिये कलकत्ता बंदरगाह ने अपने आस-पास फैले विस्तृत भू-भाग के आर्थिक परिवर्तन में लंबे समय से भारी योगदान दिया है। इस बंदरगाह के इतिहास से देश को प्रभावित करने वाले प्रचलनों की पुष्टि होती है। आशा है कि यह अध्ययन कलकत्ता बंदरगाह द्वारा अपने क्षेत्र की विगत सेवाओं और तत्कालीन सेवाओं की केन्द्रीय भूमिका को समझने में सहायक सिद्ध होगा।

इस पुस्तक में उठाई गई कुछ समस्याओं का विस्तृत विवेचन नहीं किया जा सका है। वर्तमान परिस्थितियों में ऐसा कोई प्रयास संभवतः दो सौ पचास वर्षों की इस गाथा को अस्पष्ट कर देता।

इस पुस्तक की तैयारी में मुझे बहुत से लोगों से सहायता मिली। मैं उन सभी विशेषज्ञों का बहुत आभारी हूँ जिनकी सूचनाओं से मैं बहुत लाभान्वित हुआ। उन सूचनाओं के उपयोग में यदि कोई त्रुटि रह गई है तो उसका दायित्व मुझ पर है। इस संदर्भ में मैं जिनका ऋणी हूँ उनकी सूची लंबी है। स्थानाभाव के कारण सबका तो नहीं पर कुछ का मैं नामोल्लेख करना चाहूँगा। मैंने यह कार्य कैलकटा पोर्ट कमिश्नर्स के सभापति श्री बी. बी. घोष की प्रेरणा से किया और मैं उनका अत्यन्त आभारी हूँ कि उन्होंने अत्यन्त उदारतापूर्वक इस पुस्तक के एक नहीं कई प्रारूपों को देखने के लिये अपना अमूल्य समय दिया। उन्होंने इस कार्य के दौरान अपना सक्रिय सहयोग दिया। उन्होंने पुस्तक के प्रत्येक पक्ष से सम्बन्धित सुझाव दिये, आलोचना की और साथ ही भूल सुधार भी किया। मैं पत्तन न्यास के उन कुछ विभागाध्यक्षों को धन्यवाद देना चाहूँगा जिन्होंने इस कार्य के प्रारूप के अध्यायों को पढ़ा और जिनकी विशेषज्ञता का मुझे लाभ मिला। सचिव श्री टी. आर. रघुपति, मुख्य अभियंता, श्री टी. एम. मलकानी; कानूनी सलाहकार श्री एच. पी. गांगुली और मुख्य हाइड्रोलिक अभियंता श्री एस. के. भट्टाचार्य का मैं अत्यन्त आभारी हूँ। इधर हाल के वर्षों सम्बन्धित अध्यायों में उपसचिव (योजना) श्री के. एन. गांगुली और कैलकटा डॉक लेबर बोर्ड के तत्कालीन उप सभापति श्री रणवीर रॉय से हुई संक्षिप्त बातचीत से भी मैं लाभान्वित हुआ। अतिरिक्त मुख्य अभियंता (हल्दिया) श्री के. एन. सेन से मिली सहायता के लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। सुपरिन्टेंडिंग अभियन्ता (डि.जाइन) श्री मनोरंजन साहा, वरिष्ठ कार्यकारी अभियंता (हल्दिया) श्री एस. पी. गोस्वामी और वरिष्ठ कार्यकारी अभियंता (किंग जॉर्ज गोदी) श्री जी. ब्रह्म से मिली जानकारियों एवं सहायताओं के प्रति मैं आभारी हूँ।

मैं जन सम्पर्क अधिकारी श्री टी. के. दत्ता और प्रचार सहायक श्री एस. भट्टाचार्य के प्रति ऋणी हूँ कि उन्होंने अनेकों प्रकार से मेरी सहायता की तथा इस पुस्तक के छपाई कार्य को देखा। सचिव विभाग के कई व्यक्तियों ने अपने कार्य क्षेत्र से बाहर जाकर मेरी सहायता की। मैं विशेष रूप से सभापति के निजी सचिव श्री एच. सी. सरकार, सहायक सचिव श्री जी. के. घोष, ऑफिस सुपरिंटेंडेंट श्री एस. सी. रॉय, मुख्य सहायक श्री एस. मुखर्जी, पोर्ट कमिश्नर्स के केन्द्रीय पुस्तकालय के पुस्तकाध्यक्ष श्री डी. के. सेनगुप्ता और श्री बी. भट्टाचार्य के प्रति अपना आभार प्रकट करता हूँ।

पोर्ट कमिश्नर्स के चालक जहाज "बंगाल" और "हुगली" के कैप्टन बी. के. एस. सहगल और कैप्टन आर. ई. थोर्पे के निर्देशन और जहाज पर उनके द्वारा की गई आवभगत के लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। 1964 में हुगली से सैंडहेड की मेरी यात्रा को उन्होंने अत्यन्त उपयोगी और आनन्ददायक बनाया इसके लिये मैं कृतज्ञ हूँ।

कलकत्ता विश्वविद्यालय के प्रो. एन. के. सिन्हा और पेनिसिल्वेनिया विश्वविद्यालय के प्रो. एच. फर्बर और प्रो. जे. पी. निकोलस ने मेरे कार्य के प्रारूप को देख मुझे कई उपयोगी सुझाव दिये। इस अवसर पर मैं उनके प्रति कृतज्ञता प्रगट करता हूँ। मैं पश्चिम बंगाल राज्य संग्रहालय और पश्चिम बंगाल सचिवालय पुस्तकालय के अधिकारियों को भी धन्यवाद देना चाहूँगा कि उन्होंने सामग्री संकलन में मेरी सहायता की। अंत में मैं कलकत्ता विश्वविद्यालय के उपकुलपति और सिंडिकेट को इस कार्य हेतु अनुमति प्रदान करने के लिये धन्यवाद देना चाहूँगा।

एन. मुखर्जी

दिसम्बर, 1967

1

हुगली नदी

उत्तर भारत का विस्तृत मैदानी भाग तीन विशाल नदियों के संग्रहण क्षेत्रों से बना है - सिन्धु नदी और उसकी शाखाएँ, गंगा नदी और उसकी मुख्य सहायिका यमुना नदी एवं ब्रह्मपुत्र नदी। भारत के उत्तर और उत्तर-पूर्व का बृहत्तर भाग गंगा नदी का उपहार कहा जा सकता है।[1] गंगा के मैदानी क्षेत्र का इतिहास एवं आर्थिक-सामाजिक विकास गंगा नदी द्वारा ही प्रेरित है। गंगा नदी की बाढ़ से बना यह विशाल मैदान सभ्यता के विकास का आरम्भिक केन्द्र रहा है। अभी कृषि पर निर्भर यह मैदानी इलाका विश्व के अत्यधिक घनत्व वाले आबादी क्षेत्र के रूप में दर्ज है। इस विशाल नदी की दिशा ने सभ्यताओं के पल्लवन, स्थानान्तरण एवं विजयगाथाओं को नियंत्रित किया है। साथ ही आधुनिक जनसंख्या वितरण एवं समृद्धि का भी यह प्रमुख कारक रही है।[2]

गंगा का मार्ग

गंगा नदी का उद्गम स्थल बर्फ़ से ढका हिमालय है। इस हिम-आच्छादित पर्वत का समुद्र तल से 13,800 फीट ऊँचा टेहरी गढ़वाल इस नदी का जन्म स्थल है। अपने उद्गम स्थल से कुछ मीलों की यात्रा के बाद ही गंगा नदी का पानी पर्वतीय चट्टानों से तीव्र वेग से टकराते हुए बहने लगता है। गंगा की इन उत्ताल तरंगों पर किसी नाव का टिक पाना सहज नहीं है। गंगा के आस-पास का नैसर्गिक सौन्दर्य अनुपम है। गंगा से उसकी सहायक नदियों के मिलन स्थलों पर हिन्दुओं के तीर्थ स्थान हैं। लगभग 200 मील की यात्रा के बाद हिमालय की गोद को त्याग गंगा हरिद्वार पहुँचती है और उत्तर भारत के गर्म मैदानी भाग में अपनी पूर्णता के साथ प्रगट होती है। इसके बाद यह संसार के सबसे धनी एवं उर्वरक मैदानी क्षेत्र में शान्त एवं सौम्य वेग से प्रवाहमान होती है। इलाहाबाद के निकट इसमें यमुना नदी आ मिलती है। अपनी मध्य घाटी की दक्षिण दिशा में अब इसकी गति सामान्यतः पूर्व की ओर होती है। भारतीय प्रायद्वीप के उत्तरी छोर को घेरती हुई गंगा अपने बायें किनारे पर गोमती, घाघरा एवं गंडक नदियों को सहर्ष स्वीकारती चलती है। हिमालय की दक्षिणी ढलान को छोड़ते समय गंगा के दाहिने तट पर टोंग एवं सोन जैसी महत्त्वपूर्ण नदियाँ पड़ती हैं। गंगा एवं सोन (हिरण्यवाह, ग्रीक इरानबोआस) के इसी संगम पर प्राचीन नगरी पाटलिपुत्र अवस्थित थी। साहबगंज से थोड़ी दूर पहले इसमें कोसी नदी उत्तर दिशा से आकर मिलती है। इसके बाद राजमहल पर्वत श्रेणी के बाहरी हिस्से को घेरती हुई गंगा नदी दक्षिण-पूर्व की ओर मुड़ती है। राजमहल की पहाड़ियों को पार करते ही यह अपने डेल्टा में प्रवेश करती है। यहाँ रामपुर बोआलिया से 34 मील ऊपर गेरिया में पहली बार यह भागीरथी के रूप में प्रगट होती है। कुछ मील निम्नवर्ती प्रवाह के बाद ही गंगा में इसकी अंतिम सहायक नदी महानन्दा आकर मिलती है।

भागीरथी के प्रवेशद्वार से लगभग अठारह मील नीचे, भैरव दक्षिण की ओर घूम कर जालंगी से मिलती है। ये दोनों संयुक्त नदियाँ दक्षिण-पश्चिम की ओर बहती हुई नदियों में भागीरथी से मिलती हैं और हुगली बनाती हैं। माथाभांगा को छोड़ती हुई गंगा 18 मील के बाद सारा से गुज़रती है। कुश्तिया के ऊपर यह गराई धारा को छोड़ती है। नीचे की ओर यह गराई धारा मधुमती नाम से जानी जाती है और बालेश्वर और हरिणघाटा के चौड़े मुहाने से होती हुई खाड़ी में जा मिलती है। सारा से 59 मील नीचे ग्वालुंडो में गंगा और ब्रह्मपुत्र का मिलन होता है। फरीदपुर के नीचे नदियों का संयुक्त रूप पद्मा के नाम से जाना जाता है। बाद में चाँदपुर में फिर इसकी शाखाएँ हो जाती हैं। एक शाखा मेघना मुख्य नदी में मिल कर बंगाल की खाड़ी में इसी नाम से गिरती है।[3]

नदिया ज़िले की नदियाँ

गंगा नदी की तीन धाराएँ - भागीरथी, जालंगी और माथाभांगा मिल कर नदिया ज़िले की नदियों की व्यवस्था को जन्म देती हैं। मुख्य नदी से अलग होने से पहले से नदियाँ बहुत से परिवर्तनों से गुजरती हैं। यह बीतते समय और नदियों की अपनी दशा पर निर्भर है कि सूखे मौसम में उसका जल प्रवाह कैसा होगा। इस निर्धारण में नदी के जल स्तर का सबसे बड़ा योगदान है।

नदिया ज़िले में भागीरथी और जालंगी के मिलन से हुगली बनती है। नदिया से 19 मील नीचे माथाभांगा हुगली में आकर गिरती है। कलकत्ता बंदरगाह इसी हुगली नदी पर अवस्थित है। यह नदी के मुहाने से 80 मील दूर है। सैंडहेड्स इससे 123 मील की दूरी पर है। कलकत्ते से 40 मील नीचे दामोदर हुगली में आकर गिरती है। आगे और 8 मील की निम्नता पर रूपनारायण नदी इसमें आकर मिलती है। 24 मील नीचे इसमें हल्दी नदी का समागम होता है। हुगली के साथ यह प्रवाह 20 मील आगे रसूलपुर तक चलता है। जहाँ दामोदर हुगली नदी से आकर मिलती है वहाँ की चौड़ाई 5,000 फीट है। डायमंड पॉइन्ट पर यह चौड़ाई 8,000 फीट है। इसके नीचे नदी का चौड़ा मुहाना लगभग 15 मील का है जो सौगोर रोड्स की विपरीत दिशा में पड़ता है।[4]

यह इस नदी का अंतिम पड़ाव है, 1680 मील की लंबी दूरी तय करते हुए, बहुत सी सहायक नदियों एवं शाखा प्रशाखाओं से महत्त्वपूर्ण परिवर्तन करते हुए बंगाल के डेल्टा की हरियाली में अपनी यात्रा समाप्त करती है।

हुगली नदी की प्राचीनता

आरम्भिक परम्पराओं, विदेशी यात्रियों के लेखन एवं यात्रा-विवरणों, मानचित्रवेत्ताओं एवं भारतीय साहित्य के प्रमाणों से इस नदी के तट पर बने केन्द्रों, बसे हुए ऐतिहासिक नगरों के अस्तित्व के सम्बन्ध में यह जाना जा सकता है कि बंगाल के इतिहास के ब्रह्ममुहूर्त्त से ही गंगा नदी की यह मुख्य धारा बहती आई है। आज की भागीरथी का त्रिवेणी अथवा तीन नदियों के

संगम के निकटवर्ती क्षेत्रों तक का निम्नवर्ती दक्षिणी प्रवाह है, अत्यन्त प्राचीन है। समुद्र तक इसी यात्रा का यह सबसे सीधा और सरल मार्ग है। त्रिवेणी में गंगा तीन धाराओं में बँट जाती है। सरस्वती सातगाँव के बाद दक्षिण पश्चिम दिशा में जाती है और सांक्राइल में वर्तमान हुगली नदी में आकर दृष्टिगोचर होती है। जमुना दक्षिण पूर्व दिशा में क्रमशः क्षीण होती हुई इसी नाम से बहती है। एक मध्य शाखा भागीरथी दक्षिण की ओर वर्तमान हुगली के मार्ग से कलकत्ता तक एवं वहाँ से आदि गंगा (टॉली नाला) के रूप में समुद्र तक जाती है।

भागीरथी का प्रवाह सर्वदा सँकरा ही रहा है। यहाँ तक कि कवि कृत्तिवास के समय (15 वीं शती) में भी इसका पाट सँकरा था यद्यपि तब यह आज जैसा सँकरा नहीं था। बड़े मालवाही जहाज़ सौगोर से भागलपुर अथवा चम्पा तक अभी भी बड़ी सरलता से आवागमन करते हैं। वर्तमान हुगली नदी को वान डेन ब्रुक (1660) के बनाए नक्शे पर सहज ही देखा जा सकता है। इस मानचित्र में इसकी पूर्वी एवं पश्चिमी सहायक नदियों के साथ इस पर बसे शहर और इसके किनारे बने बंदरगाहों को भी देखा जा सकता है। बंगला के कवि बिप्रदास पिपलाई ने अपने "मानस मंगल" में इस नदी के प्रवाह मार्ग का वर्णन किया है। बिप्रदास चित्रित करते हैं कि कैसे चाँद सौदागर का जहाज़ समुद्र यात्रा को चला। साथ ही उससे वर्तमान हुगली को यात्रा विवरण में उपस्थित ग्रामों के नामों से अभी भी जोड़ा जा सकता है जैसे त्रिवेणी, सप्तग्राम, भाटपाड़ा, भद्रेश्वर, बैद्यबाटी, रिसड़ा, खरदा, कोन्नगर, बेटूर कालीघाट, बारुईपुर और गंगासागर।

वान डेक ब्रुक के मानचित्र एवं कवि बिप्रदास की कविता मानस मंगल से कुछ निष्कर्षों पर पहुँचा जा सकता है : प्रथम भागीरथी का आरंभिक प्रवाह, कम से कम कलकत्ता तक, 15 वीं और 17 वीं शताब्दी में गंगा का मुख्य प्रवाह था। द्वितीय, त्रिवेणी या मुक्तावेणी में सरस्वती, भागीरथी और जमुना मिलती थी। तृतीय भागीरथी का समुद्र तक का प्रवाह आदि गंगा दक्षिण कलकत्ता और बेटूर से था। कम से कम बिप्रदास अपनी समुद्र यात्रा पर इसी मार्ग से गए थे। वान डेन ब्रुक के मानचित्र पर दृष्टिपात करने से समझ आता है कि उस समय आदि गंगा का पाट पर्याप्त चौड़ा था किन्तु उस मानचित्र में नदी किनारे बसे किसी गाँव या बंदरगाह का उल्लेख नहीं मिलता । संभवतः बड़े जहाज़ तब इस मार्ग का उपयोग नहीं कर पाते थे। ऐसा समझने का कारण यह है कि ब्रुक के मानचित्र के सौ वर्षों बाद बने रैनल के मानचित्र में आदि गंगा का कोई उल्लेख नहीं मिलता है। हो सकता है कि आदि गंगा ने इन्हीं सौ वर्षों के भीतर अपना यह आकार ग्रहण किया हो। यह इतिहास द्वारा भी समर्थित है। यह अनुमान लगाया जा सकता हे कि भागीरथी का दक्षिण कलकत्ता और बेटूर की ओर का यह वर्तमान प्रवाह नवाब अली वर्दी खां (1740-1756) के काल में आरंभ हुआ होगा। ऐसा कहा जाता है कि आदि गंगा के बालू से अवरूद्ध हो नौवहन के लिये अनुपयुक्त हो जाने पर अलीवर्दी ने सीधे दक्षिण की ओर प्रवाहित इस नहर का विमोचन किया था। संभवतः अलीवर्दी ने कोई नई नहर काट कर नहीं निकाली थी। इस नहर की तारीख के लिये इतिहास 15 वीं शताब्दी तक जाता है। बहुत संभावना है कि यह सरस्वती के पुराने मार्ग के दक्षिणी भाग को प्रस्तुत करता हो। 15 वीं शताब्दी से पहले भागीरथी के एक भाग का सरस्वती के मार्ग से समुद्र की ओर प्रवाहित होने के अनुमान [5] का यह एक कारण है।

कलकत्ते से हुगली का निम्नवर्ती भाग

नौवहन की दृष्टि से हुगली नदी का आकार या बनावट डेल्टा क्षेत्र की नदियों की तरह घुमावदार है। जैसा कि मानचित्र में देखा जा सकता है, कलकत्ते से समुद्र तक इसमें निरन्तर घुमाव मिलते हैं, विशेषकर इसके ऊपरी भाग में। खतरनाक शोल्स और छिछले बालुका खंडों के कारण नौवहन योग्य जलमार्ग के रूप में हुगली बहुत सुविधाजनक नहीं है। इसके सहज ही दिखाई न देने वाली बालुका खंड, घुमावदार तरंगें एवं तीखे मोड़ इसे संसार की सबसे खतरनाक नदियों में से एक बनाते हैं। फिर भी कलकत्ते का अन्तर्राष्ट्रीय महत्त्व इसी नदी के कारण है। हज़ारों व्यापारी इस मार्ग से कलकत्ते के द्वार पर सुरक्षित पहुँचते हैं। अत्यन्त दक्ष सदस्यों की एक समिति ने इस नदी के मार्ग को नापने का कार्य किया। बेंगॉल पायलट सर्विस; भारतीय सेवाओं की सबसे पुरानी सेवा में से एक को यह कार्य भार सौंपा गया। बेंगॉल पायलट सर्विस; बाद में जो हुगली पायलट सर्विस के नाम से जानी गई और हाल ही में उसका नाम कैलकटा पायलट सर्विस कर दिया गया है, को फोर्ट विलियम से सैंडहेड्स तक 120 मील लंबे इस मार्ग के दिशा संचालन का कार्य सौंपा गया। इस कार्य को करने वाले ये हुगली पायलट संसार में सर्वश्रेष्ठ माने जाते हैं।[6]

हुगली से खाड़ी तक की जल यात्रा रोमांचक एवं यादगार है। पायलट के बगल में खड़े होकर आप नौचालन की सभी सूक्ष्मताओं से भलीभाँति परिचित होते चलते हैं। पायलट को प्रत्येक मोड़ और घुमाव, प्रत्येक खतरनाक स्थान से परिचित होना होता है। उसे ज्वार-भाटे की प्रकृति एवं शक्ति से अवगत रहना पड़ता है।

बंदरगाह हार्बर मास्टर के अधीन कोई एक अफ़सर बंदरगाह से छूटने वाले प्रत्येक जहाज़ का दायित्व गार्डेन रीच पहुँचने तक लेता है। जहाज़ के गार्डेन रीच पहुँच जाने के बाद इसका नियन्त्रण रिवर पायलट ले लेता है। क्रियू (जहाज़ के कर्मचारी गण) को "तैयार रहने" के हुक्म के एक घंटे के भीतर ही आप गार्डेन हाउस बॉय से गुज़र रहे होते हैं, कुछ मिनटों बाद हैंगमैन्स पॉयन्ट और मुनिखोड़ी पॉयन्ट आता है और फिर बजबज। स्थानों के ये विचित्र नाम नदी के प्राचीन सम्पर्कों से जुड़ी तटकथाओं के स्मरण चिह्न से प्रतीत होते हैं।

उलूबेड़िया लंगरगाह में बहुत से जहाज़ों को अगले ज्वार की कुछ एक घंटे प्रतीक्षा करनी पड़ती है। जहाज़ों का प्रयास होता है कि भाटा से पहले अधिक से अधिक बाधाएँ पार कर लें। कभी-कभी ऐसा लगता है कि आपका जहाज़ दूसरे जहाज़ों से लुका-छिपी का खेल खेल रहा है। एक क्षण में आप किसी जहाज़ की सीधी रेखा में होते हैं, अगले ही पल किसी मोड़ पर वही जहाज़ आपको अपने जहाज़ के कोण पर दिखता है। आप चूँकि मोड़ काट चुके हैं तो दूसरा स्टीमर ऊँचे स्थान के पीछे गायब हो सकता है। नदी में बहुत सारे मोड़ और घुमाव हैं। सैंडबैंक और कम से कम पंद्रह बार समुद्री नाविकों के लिये सबसे बड़ा खतरा हैं।

अब तक आप संभवतः मायापुर बार पार कर गए हैं और डेविल्स पॉयन्ट, पुकारिया पॉयन्ट और फलता पॉयन्ट पीछे छूट चुके हैं। ये सभी नदी के मोड़ हैं। लगभग छः घंटे की जलयात्रा के बाद आप हुगली पॉयन्ट और ईस्टर्न गट बार पहुँचते हैं। यह छिछला और बालुई स्थान जेम्स और मेरी शोल्स के नाम से जाना जाता है। इसे सबसे अधिक जहाजों का कब्रिस्तान कहा जाता है। 1654 ई. में स्पाइस आइलैंड्स के जहाज़ रॉयल जेम्स एंड मेरी के यहाँ टूट कर डूब जाने से इस स्थान को यह नाम दिया गया। चालकों की सूची में ऐसे कई जहाजों के नाम है जैसे सिटी ऑव कैन्टरबरी, द ओवरडेल, द सेनीटोरिया और द कॉगनडेल। इस

जेम्स और मेरी को पार करते समय बहुत से जहाजों के लिये यह नियम था, विशेषकर यात्री जहाजों के लिये कि वे जीवन रक्षक नौकाओं को किसी भी आपात् काल के लिये एकदम तैयार रखें।

हुगली पॉयन्ट पर एक महत्त्वपूर्ण सिगनल स्टेशन है। नदी के विभिन्न स्थानों पर और भी बहुत से सिगनल स्टेशन हैं जो बार में पानी के स्तर को बड़े-बड़े अंकों में दर्शाते हैं। नदी के दूसरे स्थानों पर सेमाफ़ोर्स अथवा सिगनल यंत्र लगे हुए हैं जो पानी की गहराई फ़ैदम फीट और इंच में दिखाते रहते हैं। रूपनारायण और हुगली के लगभग संगम पर बने बार से सुरक्षित निकल कर आप हुगली में पहुँचते हैं। धारा में बने रहने के लिये आपको एक चौड़ा मोड़ काटना पड़ता है। इसके तुरन्त बाद आप डायमंड हार्बर में होते हैं और दो घंटे बाद आप हल्दिया एंकरेज से गुजरते हुए जेलींघम बार पार कर जाते हैं। इसके बाद ऑकलैंड बार पर सावधानी बरतनी पड़ती है और बाद में सौगोर रोड पहुँचते हैं। अब तक आप 74 मील की यात्रा कर चुके हैं।

सूर्यास्त निकट है। अगर आप भाग्यशाली निकले तो आपको अद्भुत सूर्यास्त देखने का सुयोग प्राप्त होता है। विविध रंगों के अथाह समुद्र के पीछे सूर्य लुप्त हो जाता है। बढ़ते हुए अँधेरे के बीच आप दर्जनों जहाज़ों को मार्ग दिखलाने वाले क्रमबद्ध प्रकाशित पीपे देख सकते हैं जो निरन्तर निश्चित अवधि पर जलते बुझते रहते हैं।

अब आप समुद्र तक पहुँचने के लिये बाकी बची 120 मील की यात्रा आरंभ करने वाले हैं। यहाँ गहरे अँधेरे में नदी के निचले भाग की ओर बढ़ते हुए सुरक्षित यात्रा के लिये की गई अति सुंदर व्यवस्था का परिचय मिलता है। गहरा जलमार्ग बहुत से प्रकाश पीपों एवं प्रकाश पोतों से चिह्नित है। यात्रा के अंत में आपको लहरों पर डोलता धीमे-धीमे धुंआ छोड़ता पोर्ट कमिश्नर का पायलट पोत दिखेगा। यह पायलटों का अस्थायी निवास है। ये पायलट पोत खाड़ी में एक महीने के लिये ठौर बनाते हैं। प्रत्येक पायलट पोत की इस एक महीने की अवधि पूरी हो जाने पर ऐसा ही दूसरा पायलट पोत उसका स्थान ले लेता है।

हुगली नदी एवं योरोपीय व्यापारी

17 वीं शताब्दी से वाणिज्य के लिये बंगाल आने वाले योरोपीय व्यापारियों के लिये हुगली नदी अवश्य ही एक बड़ी बाधा सिद्ध होती रही होगी। जब यहाँ पुर्तगाली प्रभावशाली थे तब उनके तथा अन्य विदेशी जहाज़ हुगली नदी में गार्डेन रीच से ऊपर नहीं जा पाते थे।[7] हाँलाकि ब्रिटिशों ने 1633 ई. से बंगाल के बालासोर से वाणिज्य आरंभ कर दिया था किन्तु लंबी अवधि तक उन्होंने हुगली में नौवहन का कोई प्रयास नहीं किया। इस नदी तक आने वाला प्रथम ब्रिटिश जहाज़ फाल्कन था। 1678 ई. में आने वाला यह कार्गो जहाज़ 40,000 पाउन्ड की सोने चांदी की सिल्लियों और दूसरी मूल्यवान वस्तु से लदा हुआ था। स्वाभाविकतः अब तक वे नदी से अधिक परिचित हो चुके थे इसलिये काम करने वाले आदमियों में अधिक निडरता आ गई थी।

18 वीं शताब्दी में अपना भविष्य सँवारने के लिये पहली बार कलकत्ता आए ब्रिटिशों के अनेकों संस्मरण एवं दस्तावेज मिलते हैं जिनसे उनके रोमांचकारी अनुभवों का पता चलता है। डायमंड हार्बर में ऐसी जगह लंगर डाले हुए जहाज़, जहाँ से जमीन बड़ी कठिनाई से दिखाई दे, चालक के लिये प्रतीक्षा करता है। गनीमत है कि वह किसी सैंडबैंक से नहीं टकराया। पायलट के आते ही जहाज़ फलता की ओर चल पड़ता है। यहाँ पर यात्रियों को बजरों में स्थानान्तरित किया जाता है। ये बजरे लंबे भारी और चप्पू से चलते हैं। इससे यात्रीगण कलकत्ता पहुँचते हैं। यात्रा जितनी असुविधा जनक है उतनी ही एकरस भी। सामान्य जनता के लिये चलने वाली नावों पर यात्रियों की सुविधा का कोई ध्यान नहीं रखा जाता। अक्सर इनमें बहुत भीड़ होती है। वे निचले किनारों से एक जैसे परिदृश्य के बीच में चलती रहती है। बीच-बीच में कुछ गाँव दिखाई दे जाते हैं अन्यथा पेड़ों की एक सी कतार के अतिरिक्त कुछ नहीं दिखता। रात को बाघों की दहाड़ एवं भेड़ियों की चीखें सुनाई देती है। नाव की वाष्पित वायु के ऊपर मच्छरों का झुंड भिनभिनाता रहता है। कलकत्ते के निकट आने पर दृश्य परिवर्तित होता है। यह दृश्य परिवर्तन आकस्मिक एवं पिछले दृश्यों से पूर्णतः भिन्न है। नाव जब गार्डेन रीच में प्रवेश करती है तो पहले के विपन्न सन्नाटे के स्थान पर सम्पन्नता आ जाती है। किनारे पर बने हुए बड़े-बड़े मकान दीखने लगते हैं, कर्नल वाटसन का परित्यक्त डॉक कलकत्ता आने तक गुज़र गया है, नदी के दाहिने तट पर कतार में बनी सफेद इमारतें नज़र आने लगी हैं।[8]

आज भी हुगली की यात्रा करते समय लगता है कि वर्तमान छीज रहा है, मानो अतीत ने उसे निगल लिया है। नदी छोटी नावों और बजरों से चहक उठती है। मद्धिम होती रोशनियों, कोहरे और धुंए के पीछे से किनारा झाँकता है, बड़े जहाजों के ऊँचे मस्तूल और पाल आकाश से बातें करते प्रतीत होते हैं। आप आरंभिक दिनों के ब्रिटिश गवर्नर जनरल के आगमन के ठाठ-बाट की कल्पना कर सकते हैं। हुगली नदी के मुहाने पर उसे लाने के लिये सरकारी बेड़ों के तामझाम ने कैसा वैभवपूर्ण वातावरण रचा होगा। कॉर्नवालिस के सौ वर्षों बाद लॉर्ड नॉर्थ ब्रुक पहला वायसराय था जिसने कलकत्ते में रेल मार्ग से प्रवेश किया था। अन्यथा सभी वायसराय समुद्र से नदी मार्ग होते हुए ही आते रहे थे।[9] गवर्नर जनरल एवं उसका दल सोनामुखी में खड़े उसके याच (निजी जहाज) तक पहुँचते थे। यह याच उन्हें चांदपाल घाट तक लाता था। लगभग सौ वर्षों तक ब्रिटिश गवर्नर जनरल, मुख्य सेनापति, न्यायाधीश, पादरी एवं अन्य पदाधिकारी बंगाल की मिट्टी पर अपना पहला कदम इसी जगह पर रखते रहे जो किसी अंजाने भारतीय सौदागर के नाम पर चांदपाल घाट कहलाती है। कभी-कभी सोनामुखी अपना रूप दिखा देती तो नए गवर्नर जनरल को किसी साधारण बाउलिया देशी नाव का आश्रय लेना पड़ता था जैसा कि लॉर्ड डलहौजी को करना पड़ा था।[10]

ब्रिटिश गवर्नर जनरल की कलकत्ते से वापसी भी ऐसी ही ऐश्वर्यशालिनी होती थी। अपने उच्च पद के सत्ता उपभोग के कुछ वर्षों बाद गवर्नर जनरल को उसी मार्ग से लौटना होता था जिससे कुछ वर्ष पूर्व वह आता था। यह जानने की भारी उत्सुकता होती है कि 1 फरवरी 1785 को इंग्लैंड के लिये रवाना होते समय वारेन हेस्टिंग्स के मस्तिष्क में क्या घुमड़ रहा था। शाम 4 बजे जिस समय हेस्टिंग्स अपने बजरे पर सवार हुआ, पानी बरस रहा था। उसी दिन वह बजबज पहुँचा। 2 फरवरी को वह फालता पहुँचा और उसके अगले दिन कुल्पी। 4 तारीख को वह केदग्री पहुँचा जहाँ से उसने शार्लोट याच लिया। 5 तारीख को उसे अपना जहाज़ बेरिंगटन दिखा, जिस पर 12.15 पर वह सवार हुआ। 6 तारीख को जहाज़ को लंबे समय तक लंगरगाह पर खड़े रहना पड़ा क्योंकि बड़ी तेज़ हवाएँ चल रही थीं। 7 तारीख़ की रात 1 बजकर 30 मिनट पर हेस्टिंग्स को .जमीन दिखाई देनी बंद हो गई।[11] उन दिनों जब हुगली में यातायात के लिये चप्पू वाली छोटी नावों और याचों के अतिरिक्त परिवहन का कोई और साधन

नहीं था गवर्नर जनरल की विदाई की ऐसी ही परिस्थितियाँ थीं। भारत के महान ब्रिटिश शासकों में सबसे महान शासक ने अपनी उपलब्धियों और पीड़ाओं के साथ इतने साधारण ढंग से विदा ली। इसी तरह किसी के लिये यह जानना रोचक होगा कि भारतीय प्रगति के अग्रगामियों ने परम्परा द्वारा प्रतिबंधित समुद्र यात्रा के बंधन तोड़ योरोप के लिये अपनी अनिर्दिष्ट लंबी यात्रा इसी हुगली से आरंभ की थी। नवम्बर 1830 ई. में इस हुगली नदी से अलबियोन पर चढ़ते समय और उसकी धीमी यात्रा में राजा राममोहन राय भला किन विचारों से घिरे रहे होंगे![12] पूर्व पश्चिम से मिलने जा रहा था। कलकत्ता बंदरगाह केवल वाणिज्यिक आदान-प्रदान का ही केन्द्र नहीं रहा, यह भारत तथा अन्य देशों के बीच सभ्यता, संस्कृति और विचारों के लेन-देन का महत्त्वपूर्ण केन्द्र भी रहा है। राजा राममोहन की योरोप यात्रा के 12 वर्षों बाद उनके मित्र द्वारिकानाथ टैगोर भी कलकत्ते से इंग्लैण्ड इसी मार्ग से गए थे।

प्रसिद्ध भारतीय व्यापारी एवं उद्योक्ता द्वारिकानाथ ने 9 जनवरी, 1842 ई. में इंडिया जहाज़ पर पदार्पण किया। अगले दिन जहाज़ ने कुली बाज़ार पार कर संध्या समय कुलपी में प्रवेश किया जहाँ जहाज़ ने लंगर डाला। 12 तारीख को जहाज़ सैंडहेड्स पहुँचा। जहाँ से उन्हें यात्रा के लिये विदा करने गए उनके एक मित्र स्टीमर से कलकत्ता वापस लौट गए।[13] द्वारिकानाथ के प्रसिद्ध पोते कवि रबीन्द्र नाथ के समय भारत से समुद्री यात्रा में भारी परिवर्तन हो चुके थे। अतः स्वाभाविक है कि अपनी अनगिनत समुद्री यात्राओं में उन्हें बम्बई (अब मुम्बई) बंदरगाह की सुविधाएँ मिली। 3 मई, 1916 को रवीन्द्रनाथ को पहली बार बंगाल की खाड़ी की अनुभव मिला जब वे कलकत्ते से जापान होते हुए संयुक्त राज्य अमेरिका की यात्रा पर गए। जैसी कि उनकी आदत थी, जापानी जहाज़ तोशामारू पर सवार होते ही उन्होंने अपनी यात्रा डायरी लिखनी आरंभ कर दी। यह जानना रोचक है कि अपने इस यात्रा विवरण के आरंभिक हिस्से उन्होंने "जापानयात्री" शीर्षक से कलकत्ते के अपने प्रकाशक को भेज दिये। पहली बार हार्बर मास्टर की सहायता से और दूसरी बार सैंडहेड से रवाना हो रहे जहाज़ के चालक की सहायता से। जैसा कि डायरी से पता चलता है कवि को रात में लंगरगाह पर निश्चल खड़े जहाज़ में रहना पसंद नहीं आया। सुबह जहाज़ जब हुगली की लहरों पर गतिमान हुआ तब उनकी रुचि जागी। नदी किनारे के ग्रामीण दृश्यों ने उन्हें प्रसन्न कर दिया। अपनी इस लंबी यात्रा के प्रथम भाग का उन्होंने खूब आनन्द उठाया।[14]

हुगली की नौवहन क्षमता

बंगाल के जीवन में हुगली नदी का अत्यन्त महत्त्वपूर्ण योगदान रहा है। कलकत्ता बंदरगाह की वर्तमान स्थिति इसी नदी की देन है। इस बंदरगाह का भाग्य पूर्ण रूप से इस नदी की नौवहन क्षमता पर निर्भर करता है। क्या धीरे-धीरे हुगली नदी का क्षय हो रहा है और कलकत्ता पूर्व दिशा में सबसे बड़ा बंदरगाह होने की महत्ता खोता जा रहा है? समय-समय पर ये प्रश्न उठते रहे हैं। कुछ लोगों के लिये ये प्रश्न आज भी प्रासंगिक हैं।

नदी के भविष्य के प्रति यह नकारात्मक पक्ष नया नहीं है। सबसे पहले 1853 ई. में बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने हुगली नदी में नौवहन के संकटों और खतरों की ओर सरकार का ध्यानाकर्षण किया था तथा इससे कलकत्ता बंदरगाह तक अत्यल्प टनों

की क्षमता वाले जहाजों के पहुँचने की अक्षमता के खतरे से सावधान किया था। इस प्रतिवेदन के फलस्वरूप मामले की छान-बीन के लिये 1853-54 ई. में तीन सदस्यीय हुगली कमीशन गठित हुआ, दो सदस्यों के अनुसार "यह समझना अत्यन्त कठिन था कि हुगली जैसी एक नदी क्षरणशील के अतिरिक्त और क्या हो सकती है, भले ही यह क्षरण कितना ही धीमा और क्रमिक क्यों न हो।" परिस्थितिनुसार उन्होंने सुझाव दिया कि "सहयोगी बंदरगाह के रूप में मातला पर से ध्यान नहीं हटाना चाहिये।" नदी के इस क्षरण पर तीसरे सदस्य एच. पिडिंग्टन की राय अपने दोनों सहयोगियों से भिन्न थी। पिडिंग्टन ने अपनी आशावादी टिप्पणी में कहा - "मुझे भविष्य में नदी के अभी के कुछ छिछलेपन से बढ़ी हुई समस्या देखने का कोई कारण नहीं दिखाई देता। जेम्स एंड मेरी के पूर्वी एवं पश्चिमी गट्स की अभी की नहरों में जहाँ नौवहन में कुछ कठिनाइयाँ हैं उन्हें प्रत्येक वर्ष वैकल्पिक रूप से खोला बंद किया जा सकता है।[15] इस जाँच का कोई परिणाम नहीं निकला। 1863 ई. में इसकी नहरों के निचले हिस्से में अक्सर गंभीर समस्याएँ सामने आने लगी। लंदन रिपोर्ट भेजी गई कि लंबे समय से स्थगित की गई इस समस्या का तुरंत समाधान नहीं करने पर योरोप का बंगाल से वाणिज्य गंभीर संकट में पड़ जायेगा। इस घबराहट के परिणामस्वरूप भारत के राज्य सचिव ने एच. ल्योनार्द को पूरे मामले की विशेष जाँच के लिये भेजा। अपनी रिपोर्ट में ल्योनार्द इस नतीजे पर पहुँचे कि नदी पर जिस प्रकार की एजेंसियाँ काम कर रही हैं उससे नदी का क्षरण अवश्यम्भावी है, चाहे वह धीमा ही क्यों न हो। उन्होंने नदी प्रशिक्षण (रिवर ट्रेनिंग) पर बल दिया।[16]

इस काल में कम से कम पाँच विशेषज्ञों की सलाह ली गई पर किसी पर कोई अमल नहीं किया गया सिवाय ल्योनार्द के इस सुझाव के कि मायापुर में स्पर लगाए जाएँ। ये स्पर सन् 1870 में बनाए गए, पर 1872 ई. में जी. रॉबर्टसन के यह कहने पर कि इनसे लाभ से अधिक हानियाँ हैं, हटा दिये गए। प्राकृतिक कारणों से हुगली नदी के नौवहन में सुधार होने के कारण 1891 ई. तक कुछ नहीं किया गया। अगले वर्षों में लगातार फेशेट (बरसाती लहरें) के कारण नाइनन चैनल में बाधाएँ उत्पन्न हुईं। लाइनर्स कॉन्फरेन्स और बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने पुनः प्रतिवेदन दिये जिसके फलस्वरूप पोर्ट कमिश्नर ने नदी इंजीनियरिंग क्षेत्र के महत्त्वपूर्ण नाम एल. एफ. वर्नोन - हारकोर्ट की सेवाएँ ली।17

जेम्स एंड मेरी रीच और मायापुर के अतिरिक्त वर्नोन-हारकोर्ट की रिपोर्ट अत्यन्त सकारात्मक रही। उनके विचार से हुगली नदी के जेम्स एंड मेरी रीच तथा मायापुर - इन दो स्थानों के अतिरिक्त इसके नदी भागों, मुहानों अथवा निकासियों में किसी भी प्रकार के निरन्तर क्षरण की कोई आशंका नहीं थी। इन दो स्थानों की बाधा निराकरण के पश्चात् और मुहानों में कुछ प्रभावी सुधारों के साथ हुगली नदी कलकत्ता और समुद्र के बीच पहले से बेहतर जलमार्ग की भूमिका में आ सकती थी। उन्होंने नदी सुधार के प्रशिक्षण सम्बन्धी कार्यों तथा नहरों में सुधार के लिये शक्तिशाली सक्शन ड्रेजर के उपयोग की सलाह दी।

1899 ई. में लिंडन-बेटस नामक अमेरिकी अभियंता ने जेम्स एंड मेरी रीच के सुधार के लिये एक अति उत्तम योजना प्रस्तुत की। ब्रेमेन के प्रो. थियरी ने उनके प्रस्ताव का समर्थन किया। सन् 1938 की टी. एम. ओग की रिपोर्ट किसी गंभीर संकट को प्रस्तुत नहीं करती।18 1947 ई. में आकर इन कठिनाइयों से बचाव के लिये कलकत्ता और डायमंड हार्बर के बीच शिप नहर के निर्माण की बात की गई, किन्तु अत्यन्त खर्चीली योजना होने के कारण इसे क्रियान्वित नहीं किया गया।

हुगली के निरन्तर क्षरण पर लगातार बहस चलती रही। इधर हुगली की नौवहन क्षमता दिनों दिन और नष्ट होती जा रही थी। 1860 ई. तक गंगा के जल मार्ग से इलाहाबाद तक जाया जा सकता था। प्रथम विश्व युद्ध के पहले गार्डेन रीच इसका टर्मिनल था। पिछले तीस वर्षों में इसकी गहराइयों का निरन्तर ह्रास हुआ है। जिससे नौवहन की कठिनाइयाँ बढी हैं। समुद्र से कलकत्ता तक हुगली की 126 मील लंबी इस नहर की गहराई गंगा से कम जलापूर्ति होने के कारण निरन्तर कम होती जा रही है। खोजों से पता चला है कि इस पतन को तुरन्त रोकना होगा अन्यथा अगले 7-8 वर्षों में इसकी गहराई में लगभग 2-3 फीट की और कमी आ जायेगी और तब कलकत्ता बंदरगाह गहरे-समुद्र के नौवहन के लिये अनुपयुक्त हो जायेगा और केवल 17 - 18 फीट के जहाजों के परिवहन योग्य रह जायेगा।[19]

1938 ई. में 26 फीट के जहाज़ एक वर्ष में 291 दिनों तक बंदरगाह में आ सकते थे। अगले 25 वर्षों में इन दिनों की संख्या घटती गई। बल्कि 1961 ई. में तो बंदरगाह को ऐसे जहाजों के लिये, पूरे वर्ष में एक दिन भी नहीं खोला जा सका। कम होती गहराई स्थिति की गंभीरता को बता रही थी। सामान्यतः इस काल में कुछ विशेष स्थानों पर नौवहन योग्य गहराई की यह कमी 7 फीट तक देखी गई। भूतपूर्व तथा वर्तमान आँकड़ों से हुगली में तरंगित नदी की सर्वविदितविशेषताँ हैं । ऐसे में एक बार क्षरण आरंभ हो जाने पर यह स्वयं ही निरन्तर तीव्र होता जाता है। इसे रोकने के प्रबंध न करने पर यह प्रक्रिया चलती ही रहेगी। इसे फरक्का बैरेज प्रोजेक्ट जैसे प्रतिरोधी कार्यक्रमों को शीघ्रातिशीघ्र पूरा कर रोकना होगा।

पोर्ट कमिश्नरों, सेन्ट्रल वाटर एंड पावर रिसर्च स्टेशन, पुणे और भारतीय तथा विदेशी विशेषज्ञों द्वारा किये गए शोध एवं अनुसन्धान निश्चित रूप से दर्शाते हैं कि मुख्य धारा से कम जलापूर्ति नदी के ऊपरी भाग में पानी के स्तर को कम कर बालू राशि को बढ़ा रही है, यह क्रमशः निम्न धारा की ओर भी अग्रसर है। यह अनुमान लगाया गया है कि एक वर्ष में नदी द्वारा लाई गई इस बालुका राशि का परिमाण इतना है कि इससे प्रति वर्ष इजिप्ट का एक पिरामिड निर्मित किया जा सकता है।20 केवल ड्रेजर मशीनों से इस समस्या से मुक्ति नहीं मिल सकती। बल्कि इस भारी बालुका राशि को निकालने का विपरीत प्रभाव पड़ रहा है कि यह अधिकाधिक नीचे की ओर सरक रही है जिससे ज्वार तरंगों (बोर टाइड) की गहराई और तीव्रता दोनों बढ़ रही है। अध्ययन से यह भी पता चलता है कि यह क्षरण प्रक्रिया 1924 में कलकत्ता पहुँच गई थी तथा 1958 ई. में हुगली पॉइन्ट की निम्नधारा की ओर 18 मील ओर भी बढ़ गई। आशंका की गई है कि लंबी अवधि में यह प्रवृत्ति हल्दिया की नौवहन क्षमता को भी प्रभावित करेगी।21

इस ह्रास का मुख्य कारण मूलधारा से निरन्तर जलापूर्ति का अभाव है। फरक्का बाँध बन जाने पर गंगा से पर्याप्त एवं मुख्यतः बालुका मुक्त जलराशि की स्वाभाविकत: सारे वर्ष अबाध आपूर्ति हो सकेगी। जिससे निरन्तर क्षरण की यह वर्तमान स्थिति भी रुक सकेगी।22

विभिन्न अध्ययनों, खोजों और क्षरण की ऐतिहासिक प्रक्रिया से पता चलता है कि कलकत्ता बंदरगाह के संरक्षण के लिये फरक्का बैरेज से ताज़ा पानी की निरन्तर आपूर्ति आवश्यक है। केवल इसी से हुगली की घटती हुई नौवहन क्षमता को रोका जा सकेगा और साथ ही उसे सुधारा जा सकेगा। अनुमान लगाया गया है कि फरक्का बैरेज के पूरे हो जाने और कार्य आरंभ करने के बाद हुगली में प्रति वर्ष 2-3 वर्षों के क्षरण की क्षतिपूर्ति संभव हो सकेगी।23

इस विशेष आवश्यकता पर कार्य करने की गंभीरता को सभी समझ रहे हैं। अपनी नदी की इस समस्या के साथ कलकत्ता इतने अधिक वर्षों से रह रहा है कि अब वह लोगों के ऊब कर इस प्रश्न में अपनी रुचि खो देने के वास्तविक संकट के सम्मुख खड़ा है। यों भी विभिन्न प्रकार के विचारों से एक प्रकार का भ्रम फैला हुआ है। इस समस्या पर इतने अधिक विशेषज्ञों एवं समितियों ने, पक्ष या विपक्ष में, अपने निर्णय सुनाए हैं कि उन्हें याद रखना कठिन हो गया है। कई वर्षों में कई प्रकार के समाधान सुझाए गए हैं – जहाज़ी नहर एवं सहायक बंदरगाह के निर्माण से लेकर नदी प्रशिक्षण देने तक। हुगली के प्रति उसके अभिभावकों एवं उपभोक्ताओं की भावनाएँ विभिन्न प्रकार की रही है। बहुत से लोग निराशावादी थे पर बंदरगाह और व्यापार चलता रहा। पर अब यह सभी को समझ आ जाना चाहिये कि कलकत्ता बंदरगाह के वर्षों तक इन परिस्थितियों में भी टिके रहने का अर्थ यह नहीं है कि यह भविष्य में इसी प्रकार टिका रह सकेगा। इसके बचाव का कार्य तुरन्त आरंभ करना चाहिये। लंबी अवधि के सुधार कार्यक्रम जैसे फरक्का बैरेज प्रोजेक्ट क्रियान्वयन में शीघ्रता लाई जानी चाहिये।

अध्याय 2

बंगाल के कुछ विस्मृत बंदरगाह

भारतवर्ष में नदियों की डेल्टा निर्माण सक्रियता यहाँ के व्यापार एवं वाणिज्य को व्यापक रूप से प्रभावित करती रही है। बंगाल के समुद्री बंदरगाहों का उत्थान एवं पतन इस प्रक्रिया से गहन रूप से जुड़ा है। बुद्ध के काल (486 ईसा पूर्व) बल्कि उससे भी पहले से बनारस के गंगा मैदान से व्यापारी समुद्री जहाजों को लाद कर ले जाते रहे हैं। व्यापारिक महत्त्व का दूसरा महत्त्वपूर्ण पड़ाव पाटलिपुत्र अथवा आधुनिक पटना था। गंगा और सोन नदी के संगम स्थल पर स्थित इस नगरी का मौर्यकाल में अत्यन्त विकास हुआ। इस काल का दूसरा लब्ध-प्रतिष्ठित बंदरगाह चम्पा अथवा आधुनिक भागलपुर था। यात्री इस बंदरगाह से सुवर्णभूमि (सुदूर पूर्व के कई देशों का सामूहिक नाम)और तप्रोबन अथवा सीलोन की यात्राओं पर जाया करते थे।[1]

ताम्रलिप्ति

बंगाल के प्राचीन बंदरगाहों में सबसे उल्लेखनीय नाम ताम्रलिप्ति अथवा आधुनिक तमलुक का है। यह सम्राट अशोक के मगध साम्राज्य का अंग था। बंगाल की खाड़ी में तत्कालीन साम्राज्य का यह महत्त्वपूर्ण बंदरगाह था। अशोक ने ताम्रलिप्ति में एक स्तूप का निर्माण करवाया था। बौद्ध विद्वानों ने इस बंदरगाह से यात्रियों के यहाँ से सीलोन जाने और सीलोन से यहाँ आने का उल्लेख किया है। उनका मानना है कि सम्राट अशोक से सम्बन्ध बनाने हेतु सीलोन के राजा द्वारा भेजे गए दूत तथा उसका भतीजा इसी बंदरगाह से आए थे। इसी बंदरगाह से पवित्र बोधि वृक्ष की एक शाखा, जिसकी रक्षा के लिए चल रही सैन्यवाहिनी का नेतृत्व स्वयं सम्राट अशोक ने किया था, लेकर वे सीलोन गए थे।[2]

जैनों, बौद्धों एवं ब्राह्मणों के संस्कृत लेख में ताम्रलिप्ति बंदरगाह का उल्लेख बार-बार आता है। भारत की समुद्री यात्रा सम्बन्धी एक ग्रीक लेखन में लाल सागर और अरब सागर जिसे पेरीप्लस ऑव द ऐरीथ्रेन सी के नाम से जाना जाता है, (ईसा की पहली शताब्दी) के साथ बंगाल में नदी के मुहाने पर बने एक बंदरगाह की चर्चा की गई है; बहुत संभव है कि यह ताम्रलिप्ति है। प्तोलेमी (150 ईस्वी) अपने ग्रंथ 'ज्यॉग्राफी' में गंगा नदी के इस बंदरगाह को तमलाइट्स कहते हैं।

पाँचवीं शताब्दी में पहली बार ताम्रलिप्ति इतिहास में महत्त्वपूर्ण केन्द्र के रूप में उभरा। कुछ चीनी तीर्थयात्रियों द्वारा सुदूर पूर्व एवं सीलोन की यात्रा के लिये इस बंदरगाह का ब्यौरा दिया गया है। 410 ई. में ताम्रलिप्ति एक महत्त्वपूर्ण बंदरगाह था, फाह्यान के यहाँ इसकी चर्चा मिलती है। सातवीं शताब्दी में ह्वेन त्सांग ने इसे समुद्र के आरंभ होने के पहले अशोक के स्तूप से दो मील की दूरी पर बताया है। इसी शताब्दी के अंत में चीन से एक और यात्री आई-त्सिंग यहाँ आया। यह जानना रोचक है कि आई-त्सिंग ने ताम्रलिप्ति को समुद्र के द्वार के रूप में व्याख्यायित किया है। दशकुमार चरित्र में ताम्रलिप्ति को समुद्र के निकट और गंगा से भी 'बहुत दूर नहीं' बताया गया है। इसमें कहा गया है कि इस बंदरगाह से समुद्री नावों द्वारों यवन तथा अन्य बहुलता में

यातायात करते थे। आठवीं अथवा नवीं शताब्दी तक के संस्कृत लेखन में महत्त्वपूर्ण व्यावसायिक केन्द्र के रूप में इसका उल्लेख मिलता है। किसी अत्यन्त महत्त्वपूर्ण लेखन में इसकी चर्चा नहीं है।[3]

दसवीं शताब्दी तक ताम्रलिप्ति का जलस्रोत बलुआ होकर छिछला हो गया। परिणामस्वरूप बंदरगाह के रूप ताम्रलिप्ति का महत्त्व जाता रहा। ताम्रलिप्ति को समुद्र से जोड़ने वाली नहर की लंबाई घट जाने पर यह जहाजों के आवागमन के योग्य नहीं रह गई। छठी शती तक इस नहर के अस्तित्व के प्रमाण मिलते हैं। योरोपीय मानचित्रवेत्ता जैसे गस्ताल्दी और ड बैरोस द्वारा बनाए गए मानचित्रों में यह अंकित है। अपनी पतनशील अवस्था में भी तमलुक सोलहवीं शताब्दी तक व्यापार का केन्द्र बना रहा।

दो हज़ार वर्ष पुराने उस विश्व प्रसिद्ध पूर्वी बंदरगाह का अंत हो गया। जहाँ चीन से लेकर भूमध्य सागर तक के विदेशी व्यापारी आया करते थे। यहाँ बंगाल के कई सौ जहाज़ों ने अपना लंगर डाला था जो बंगाल की शिक्षा, संस्कृति एवं इसके धर्म और व्यापार के सुदूर बंदरगाहों तक आदान-प्रदान के वाहक थे। यह चीन के लिये माध्यम बंदरगाह के रूप में भी प्रयुक्त होता था। चीनी कच्चा एवं बुना हुआ रेशम इसी समुद्री मार्ग से मालाबार तट और संभवतः उससे भी आगे जाता था।[4]

ताम्रलिप्ति समुद्री व्यापार से तीन मार्गों से जुड़ा हुआ था। पहला मार्ग दक्षिण-पूर्व दिशा में अराकान से बर्मा तट और उससे आगे की ओर जाता था। ताम्रलिप्ति से सुवर्णभूमि की अधिकांश आरम्भिक यात्राएँ संभवतः इसी मार्ग से होती थी। दूसरा समुद्री व्यापार मार्ग मलय प्रायद्वीप और सुदूर पूर्व का था। जहाज़ पालौरा के तट, अभी के शिकाकोल के निकट, तक आते थे और फिर दाहिनी दिशा में बंगाल की खाड़ी की ओर जाते थे। ईसा की दूसरी शताब्दी में प्रोलेमी ने इसकी चर्चा की है। सातवीं शताब्दी तक जहाजों का नौवहन सीधे ताम्रलिप्ति से मलय प्रायद्वीप तक होने लगा था। इस मार्ग का आई त्सिंग ने रोचक वर्णन किया है।

तृतीय समुद्री मार्ग दक्षिण पश्चिम दिशा में कलिंग एवं कोरोमण्डल के तट से दक्षिण भारत और सीलोन का था। जातक कथाओं एवं पेरीप्लस में इस समुद्री मार्ग की उपयोगिता का वर्णन है। प्लिनी ने भी इसका इस प्रकार उल्लेख किया है कि जहाँ पहले हमारे जहाजों के लिए उनकी गति अनुसार अनुमान किया गया था कि बंगाल से सीलोन तक की यात्रा वे बीस दिनों में करेंगे वहाँ इस मार्ग से वह यात्रा "केवल सात दिनों में तय की जा सकी।" पाँचवीं शती में चीनी यात्री फाह्यान चीन से सीलोन की यात्रा में ताम्रलिप्ति से ही उस विशाल व्यापारिक जहाज़ पर सवार हुआ था जिससे वह सीलोन पहुँचा था। इस यात्रा में "चौदह दिन और रात" लगे थे। आई त्सिंग ने लिखा है कि सातवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में असंख्य चीनी तीर्थ यात्री इसी मार्ग से भारत से गए या भारत आए।[5]

सप्तग्राम

प्राकृतिक कारणों से ताम्रलिप्ति तथा अन्य प्राचीन बंदरगाहों के पतन के बाद गंगा के मुहाने के आस-पास के दूसरे क्षेत्र प्रमुख व्यापारिक केन्द्र बने। मध्यकाल में पश्चिम बंगाल का सप्तग्राम एक गौरवशाली बंदरगाह था। सप्तग्राम बंदरगाह सरस्वती और भागीरथी के संगम पर स्थित था। यहाँ बड़े-बड़े जहाजों का आवागमन होता था। पूर्वोत्तर भारत में कई सदियों तक यह अत्यन्त प्रसिद्ध बंदरगाह रहा।

14 वीं शताब्दी में सप्तग्राम अथवा सातगाँव बंगाल के महत्त्वपूर्ण बंदरगाह के रूप में विकसित हो चुका था। यहाँ एक टकसाल एवं एक चुंगीघर थे। तब प्रचलित अनेक सिक्कों में सातगांव टकसाल का नाम अंकित मिलता है। यह सातगाँव के फलते-फूलते व्यापार का प्रमाण है। पूर्वी बंगाल के सोनारगांव बंदरगाह के पतन के बाद वहाँ का व्यापार सातगांव स्थानान्तरित हो गया। 16 वीं शती के प्रथमार्द्ध में यह बंदरगाह अपने चरम उत्कर्ष पर था। यहाँ तक कि 15 वीं और 16 वीं सदी में सरस्वती तक विशाल जहाज़ आया करते थे। इस बंदरगाह में देश के सभी भागों से व्यापारी आया करते थे। कलिंग, त्रैलिंग और गुजरात के व्यापारियों का सातगांव से आवागमन होता था। महीन सूती वस्त्रों, मसालों एवं अन्य वस्तुओं का इस बंदरगाह से निर्यात होता था।[6]

1535 ई. में बंगाल पुर्तगालियों के सम्पर्क में आया। पुर्तगालियों ने सातगाँव को पोर्टो पेक्वेनो नाम दिया। समृद्ध एवं घनी आबादी वाले चट गाँव को वे पोर्टो ग्रैन्डे कह कर बुलाते थे। चटगाँव एक मुख्य व्यापारिक केन्द्र था।[7] यहाँ व्यापारियों की एक बड़ी संख्या निवास करती थी। उनके विशिष्ट महत्त्वपूर्ण समूह का नाम ही था सप्तग्रामीय। इस बात से भी इस बंदरगाह का महत्त्व प्रतिपादित होता है कि यह गस्ताल्दी (1561), ड बैरोस (लगभग 1570 ईस्वी) और ब्लेव (1640) सभी के बनाए गए पुराने मानचित्रों में अंकित है।[8]

आइन-ए-अकबरी के अनुसार इस बंदरगाह नगरी तथा इसके आस-पास के इलाके का कुल राजस्व 18,430 रुपये था। इसके अतिरिक्त चुंगी एवं अन्य करों की लेवी इत्यादि की राशि 30,000 रुपये थी।

नदी के मार्ग परिवर्तन से इस बंदरगाह का पतन आरंभ हो गया। दामोदर पश्चिम की ओर खिसकने लगी, सरस्वती नदी भी छिछली होने लगी। भागीरथी के ऊपरी भागों में बड़े जहाजों का बंगाल आवागमन कठिन होने लगा। 1575 ई. में एक वियतनामी व्यापारी सीज़र डाई फेडरिसी ने लिखा है कि सातगाँव एक समृद्ध नगर था, किन्तु बड़े जहाज़ों को बेटोर में रुकना पड़ता था। माललदाई के लिए सातगाँव केवल छोटे जहाज़ ही आ सकते थे। उसके काल तक यहाँ का समुद्री व्यापार खूब फैला हुआ था। प्रति वर्ष छोटे बड़े जहाज़ मिलाकर 30 - 35 जहाज़ बंदरगाह से "चावल, कई तरह के वस्त्रों के थान, बड़ी मात्रा में चीनी, सूखे मेवे एवं काली मिर्च तथा अन्य व्यापारिक महत्त्व के माल की लदाई किया करते थे।"[9]

लगभग 1570 ई. में पुर्तगालियों ने सातगाँव के स्थान पर उभरते हुए नए व्यापारिक केन्द्र हुगली में अपने सभी कारखाने स्थानान्तरित कर लिये। राल्फ फिच के इस ज़िले (1587) में आगमन एवं *आइन-ए-अकबरी* के संयोजन (लगभग 1590 – 92 ई.) तक हुगली पश्चिम बंगाल के नामी बंदरगाह के रूप में विकसित हो चुका था। धीरे-धीरे सातगाँव से समुद्री

व्यापार समाप्त होने लगा। स्थानीय व्यापारियों जैसे सेठ और बसाक आदि इस स्थान को छोड़ गए। ये सेठ और बसाक नदी के निचले भाग से यहाँ व्यापार के लिये ही आकर बसे थे।[10] सातगाँव नगर का आन्तरिक व्यापार कुछ वर्षों तक चलता रहा बाद में धीरे-धीरे सातगाँव एक छोटे से ग्राम के रूप में परिणत हो अपनी पिछली समृद्धि की एक दुखद छाया मात्र रह गया।

हुगली

आइन-ए-अकबरी (लगभग 1590 – 92 ईस्वी) में अबुल फ़ज़ल ने लिखा है कि हुगली बंदरगाह सातगाँव से अधिक महत्त्वपूर्ण था। हुगली सातगांव से एक मील की दूरी पर था। अबुल-फ़ज़ल ने हुगली को क्रिस्तानी एवं अन्य व्यापारियों का गढ़ बताया है। वास्तव में 1590 ई. में पुर्तगालियों से हुई एक संधि के बाद से हुगली का महत्त्व बढ़ा। इसने सातगाँव बंदरगाह की महत्ता घटा दी। सन् 1632 में बंगाल के नवाब द्वारा पुर्तगाली किले पर अधिकार के बाद यह मुग़लों का मुख्यालय बन गया।

17 वीं सदी के दूसरे भाग में हुगली के गोलाघाट में डचों ने एक कारखाने का निर्माण किया। 1651 ई. में अंग्रे.जों ने इसी के निकट एक कारखाना बनाया। डचों के कारखाने एवं गोदामों के बाढ़ में बह जाने पर वे चिन्सुरा चले गए। बाढ़ ने अंग्रेज़ों के कारखानों को भी नुकसान पहुँचाया। अतः इस बार नये कारखाने बनाने के लिये उन्होंने ऊँचे स्थानों को चुना। पुराने कारखानों को उन्होंने भारी वस्तुओं के गोदामों में बदल दिया। मुग़ल गवर्नर हुगली नगर में रहता था। नगर में ही एक बड़ा सा बाज़ार था। 1686 ई. में इसी बाज़ार में अँग्रेज़ सिपाहियों और मुग़ल कारकुनों के बीच झगड़ा हुआ था जिसके कारण बाद में चार्नक को मुग़ल गवर्नर से युद्ध करना पड़ा था तथा 1690 ई. में हुगली से अपना मुख्यालय सूतानटी स्थानान्तरित करना पड़ा था। बहुत जल्दी ही हुगली बंदरगाह के रूप में अपनी महत्ता खोने लगा। हुगली नदी के छिछलेपन से यहाँ विशाल जहाज़ों का आगमन अवरूद्ध हो गया। अब तक विशाल संभावनाओं एवं उज्जवल भविष्य के साथ कैलकटा एक नये शहर और बंदरगाह के रूप में जन्म ले चुका था।

अध्याय 3

कलकत्ता बंदरगाह का उदय

अगर हुगली की तरंगों की .जबान होती तो वे कलकत्ता बंदरगाह के उदय की सम्मोहनकारी सत्य कथा सुनातीं कि कैसे नदी तट के कुछ छोटे-छोटे गाँवों का एक समूह विश्व के एक प्रमुख बंदरगाह के रूप में परिणत हुआ। आरंभ में कलकत्ता पूर्वी भारत के व्यापार का छोटा सा केन्द्र था। उसके प्रसिद्ध और विशाल बंदरगाह बनने की कहानी रोमांटिक और रोचक तो है ही साथ ही यह मानव प्रयासों की अनथक निरन्तरता की भी गाथा है। मानव परिश्रम और विज्ञान के वरदान का अनुपम संयोग है कलकत्ता बंदरगाह।

कलकत्ते का निर्माण उन शक्तियों की अन्तःक्रिया का परिणाम था जिनके कारण भारत में योरोपियनों का आगमन हुआ। भारत में उनकी रुचि का इतिहास बहुत पुराना है। भारत के पास योरोप को देने के लिये बहुत कुछ था। यहाँ के मसाले, वस्त्र तथा अन्य उत्पादनों का यहाँ से बहुतायत में निर्यात होता था। रोम के पतन के बाद भारत का उनसे सीधा सम्पर्क विच्छिन्न हो गया था। अरब के उदय के बाद व्यापार उनकी मध्यस्थता द्वारा होने लगा था। अरब भारत और योरोप के व्यापार का सबसे बड़ा मध्यस्थ था। व्यापारिक माल लाल सागर के बाज़ार हाट से भूमध्य सागर होता हुआ पश्चिम पहुँचता था। इसे वेनिशियन नियंत्रित करते थे। वेनिस के भारत से व्यापार सम्बन्धी इस एकाधिकार तथा समृद्धि के प्रति जिनोइज़ और इबेरियन देशों (स्पेनी और पुर्तगाली) में गहरी ईर्ष्या थी। उन्होंने भारत के लिये सीधे समुद्री मार्ग को खोजना आरंभ किया। इसी उद्देश्य की सक्रियता ने पंद्रहवीं शताब्दी के उतरार्द्ध की उन समुद्री गतिविधियों को सम्पूर्णतः निदेशित किया जिससे केप की परिक्रमा, अमेरिका का आविष्कार और 1498 में कालीकट में वास्को-डी'गामा का आगमन घटित हुआ।

इसके बाद भारत में पुर्तगाली साम्राज्य का अध्याय आरंभ होता है। यहाँ सबसे पहले आने के कारण वर्षों तक यहाँ के व्यापार पर उनका एकाधिपत्य रहा, किन्तु सत्रहवीं शती के आरंभ में यहां डचों और अंग्रेज़ों का प्रादुर्भाव हुआ। इन्होंने आगमन के साथ ही भारत में पुर्तगालियों के व्यापार के एकाधिकार को चुनौती दी। फ्राँसीसी इस परिदृश्य में अपेक्षाकृत देर से अवतरित हुए। 1664 ई. में फ्राँसीसियों ने यहाँ एक संस्था बनाई।

इस भूभाग पर आधिपत्य हेतु अंग्रेज़ों और फ्राँसीसियों के बीच अठारहवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में निरन्तर संघर्ष चलता रहा। अंग्रेज सत्रहवीं सदी के आरंभ से ही बंगाल की खाड़ी में सक्रिय थे। सन् 1611 ई. में मुसलिपट्टम में उन्होंने एक कारखाने का निर्माण किया था। 1639 ई. में मद्रास में फोर्ट सेंट जॉर्ज बनया। 1661 ई. में अंग्रेज़ों द्वारा बम्बई का अधिग्रहण किया गया। योरोपियनों के मध्य अंग्रेज़ भारत में सबसे सफल व्यापारी के रूप में उभर रहे थे। कलकत्ता के उदय की पृष्ठभूमि में योरोपीय व्यापारियों की आपसी प्रतिद्वन्द्विता और मुगल साम्राज्य से उनके सम्बन्ध सबसे महत्त्वपूर्ण संदर्भ है।

कलकत्ता के उद्भव और विकास का श्रेय उन योरोपीय व्यापारियों को जाता है जो पूर्वी भारत के समुद्री मार्ग से यहाँ व्यापार करने को इच्छुक थे। ये व्यापारी समुद्री मार्गों से परिचित, उसे और अधिक सुगम बनाने में दक्ष थे। व्यापार कर्म में सिद्धहस्त थे। वे भारत में अपने अनुरूप व्यापार केन्द्रों के विकास हेतु इच्छुक थे। इस क्रम में वे उन व्यापारिक सुविधाओं का लाभ उठाने में भी सक्रिय थे जो अब तक उपेक्षित थीं। वह दिन बंगाल के भाग्य का निर्णायक दिन था जब 400 वर्ष पहले गार्डेन रीच में पुर्तगालियों ने अपना लंगर डाला था। वे सातगाँव से भी व्यापार करते थे, किन्तु हुगली के ऊपरी हिस्से के छिछलेपन के कारण माल से लदे भारी *गैलीसेज़* वहाँ तक नहीं जा पाते थे इसीलिये उन्हें माल गार्डेन रीच में उतारना पड़ता था वहाँ से हुगली में आगे माल का आवागमन छोटी नावों द्वारा होता था। प्रतिवर्ष पुर्तगाली जहाज़ी बेड़ों के आगमन से बेटूर के पश्चिमी तट पर कच्ची झोपड़ियों, बाँस के ढाँचों का एक बाजार तैयार हो जाता था। यह बाज़ार पुर्तगालियों के चले जाने पर जला कर समाप्त कर दिया जाता था। अगले वर्ष उनके आगमन पर उसे फिर बना लिया जाता था। कलकत्ते के लिए विकास का पहला बीज कुकुरमुत्ते की तरह उग आए इस मौसमी बाज़ार से पड़ा। सौ वर्षों बाद चार्नक के आगमन से इस बीज का पूर्ण पल्लवन हुआ।

सन् 1500 ई. तक पुर्तगालियों ने बंगाल के व्यापार पर अपना एकाधिपत्य स्थापित कर लिया था। उन्होंने कई स्थानों पर अपने केन्द्र बनाए। इसमें हुगली शहर एक प्रमुख केन्द्र था जो कलकत्ते से 25 मील की दूरी पर था। धीरे-धीरे वे नदी के ऊपरी भाग की ओर बढ़ते गए। इस क्रम में उन्होंने बेटूर का परित्याग किया। किन्तु पुर्तगाली व्यापार के लिये खिंची चली आई विभिन्न शक्तियों और उनके प्रभावों ने कलकत्ता शहर के जन्म की, संभावनाओं को शीघ्रता से साकार किया। उन परिस्थितियों में कलकत्ते का जन्म अवश्यसंभावी था। चितपुर और सलकिया में लोगों की भीड़ बढ़ने लगी। पहले निर्मित हो चुके बाज़ार तथा घाटों को ही बाद में कलकत्ता नाम से जाना गया।

सातगाँव के पतन से व्यापारी समुदाय वहाँ से हटने के लिये बाध्य हुआ। इनमें से कुछ लोग नदी के निचले हिस्से में पश्चिमी तट पर व्यापार हेतु आ बसे। बाद में बसाकों के चार परिवारों और एक सेठ परिवार ने गोविन्दपुर ग्राम बसाया तथा सूतानटी में एक अन्य बाज़ार निर्मित किया, जिसके स्थान पर आजकल उत्तर कलकत्ता के एक भाग का अधिकार है। सूतानटी नाम से लगता है कि इस स्थान से देशी सूत एवं वस्त्र का व्यवसाय होता था। यहाँ के बंगाली समुदाय के साथ आर्मेनियन व्यापारियों के बस जाने पर एक नई व्यवस्था पनपी। सन् 1686 ई. में हुगली के कारखाने को त्यागने के बाद अंग्रेज़ों ने जॉब चार्नक के नेतृत्व में यहीं शरण ली थी।

बंगाल में पुर्तगाली अभियान की सफलता के पीछे उनके जहाजी बेड़े की श्रेष्ठता थी। स्थानीय शिल्प पर पुर्तगालियों की यह बढ़ोत्तरी लंबे अर्से तक बनी रही किन्तु 1610 ई. में भारत की पूर्वी शक्ति के रूप में पुर्तगालियों का पतन आरंभ हो गया, उनकी जगह धीरे-धीरे डच और अंग्रेज़ आ गए। 1632 ई. में हुगली शहर पर बादशाह शाहजहाँ ने आक्रमण कर यहाँ अधिकार कर लिया। इसके बाद पुर्तगाली बंगाल के दृश्यपटल से महत्त्वपूर्ण व्यापारिक शक्ति के रूप में धूमिल हो गए।

अंग्रेज़ों का आगमन

व्यापारिक शक्ति के रूप में पुर्तगालियों के पतन से उत्पन्न एक प्रकार के शून्य को भरने के लिये अंग्रेज़ व्यापारी उत्सुक थे। फ्रिकोड्स बर्नियर जैसे यात्रियों द्वारा बंगाली धनाढयों से सम्बन्धित कहानियों ने अंग्रेज़ व्यापारियों की कल्पना को पंख लगा दिये। बंगाल के सूती वस्त्रों का विश्व में विशेष स्थान था। योरोप में इसकी अत्यधिक माँग थी। चीनी, सिल्क, लाख और गोलमिर्च भी निर्यात का महत्त्वपूर्ण अंश थी। पुर्तगालियों की तरह डचों और अंग्रेज़ों का भी इन वस्तुओं के प्रति तीव्र आकर्षण था।[4]

1625 ई. में डचों ने चिनसुरा में एक कारखाने का निर्माण किया था। इसके आठ वर्षों बाद अंग्रेज़ों का उड़ीसा में आगमन हुआ और उन्होंने हरीशपुर तथा बालासोर में कारखाने स्थापित किये। सन् 1650 में इंग्लिश ईस्ट इंडिया कम्पनी ने हुगली में व्यापार के लिये अपने कुछ कर्मचारी भेजे। सामान्यतः अंग्रेज़ों का स्वागत हुआ। बाद में स्थानीय मुग़ल गवर्नर और अंग्रेज़ों के बीच एक समझौता हुआ जिसके अन्तर्गत अंग्रेज़ों ने बालासोर, कासिमबाज़ार और पटना5 में तीन अलग-अलग एजेंसियाँ खोलीं। ये अपेक्षाकृत छोटी थीं।

लगभग 1650 ई. के बाद प्रथमतः डचों एवं बाद में अंग्रेज़ों ने हुगली से समुद्र जाने वाले मार्ग में अपने समुद्री जहाज़ों को भेजना आरंभ किया। हाँलाकि यह मार्ग खतरनाक था, विशेषकर ऊपरी भाग में, किन्तु जहाजों को अधिक गहरा और सुरक्षित लंगर क्षेत्र प्राप्त था। नदी के जिस भाग में जहाज़ कभी-कभी रुकते थे वह बाद में कलकत्ता बना। योरोपियन व्यापारी अभी भी हुगली जैसे व्यापार केन्द्रों में रुचि रखते थे, किन्तु जैसे-जैसे वर्ष बीतते गए उनकी कठिनाइयाँ बढ़ती गई। मुग़ल गवर्नर शाइस्ता खाँ के कर्मचारियों की ज़बरन वसूली और लूट-पाट ने योरोपीय व्यापारियों को अधीर कर दिया था।

अंग्रेज़ी कम्पनी ने अंततः अपनी सैन्य सुरक्षा करने की ठानी। इसके लिये उन्हें हुगली में एक किले का निर्माण आवश्यक जान पड़ा। वास्तव में मुगलों द्वारा अंग्रे.जों को हुगली से निकाले जाने के बाद से ही दोनों में वैमनस्य का बीज-बपन हो चुका था। वे नदी के नीचे की ओर सूतानटी चले आए। जॉब चार्नक ने यहीं से सौदेबाजी कर 1687 ई. की शरद ऋतु में सूतानटी में लौटने की अनुमति प्राप्त की। यह समझौता पहले ही वर्ष तब निरर्थक प्रमाणित हुआ जब लंदन से कैप्टन विलियम हीथ के नेतृत्व में एक नई नौसेना चटगाँव पर अधिकार करने के आदेश के साथ आ पहुँची। आक्रमण निष्फल सिद्ध हुआ। जॉब चार्नक ने सूतानटी में बसने और कारखाने खोलने का दूसरी बार प्रयत्न किया किन्तु 1689 ई.6 में कम्पनी ने उसे सूतानटी और पूरे बंगाल को छोड़ मद्रास में बसने का आदेश दिया।

1690 ई. की फरवरी में औरंगज़ेब ने अंग्रेज़ों को व्यापार के लिये नया अनुमति पत्र (लाइसेंस) दिया। बंगाल के सूबेदार इब्राहिम खान ने उन्हें बंगाल लौटने की शासकीय अनुमति दी। जॉब चार्नक को इस बात की प्रत्याभूति (गारंटी) मिली कि अंग्रेज़ मुक्त व्यापार कर सकेंगे और स्थानीय मनमानी राशि उगाही से मुक्त रहेंगे। इसके लिये चार्नक ने 3000/- का शुल्क चुकाया। निर्द्वन्द्व व्यापार का यह आश्वासन मिलने के पश्चात् 1690 के मानसून में चार्नक मद्रास में रह रहे अपने अन्य शरणार्थी साथियों के साथ हुगली की ओर यात्रा पर निकल पड़ा। 24 अगस्त 1690 के रविवार की दोपहर को मौसम की मार सहता बेड़ा तीसरी

बार कलकत्ता के लंबे तट पर आ लगा। मात्र 30 सिपाहियों की सुरक्षा में यह बेड़ा नदी तट की उस पंकिल भूमि में उतरा, कालान्तर में जिसका भारत की ब्रिटिश राजधानी के रूप में अबाध विकास हुआ।

एक बुनियादी भूल?

समय-समय पर यह कहा गया है कि कलकत्ते की भूमि का चुनाव एक बुनियादी भूल थी। किपलिंग ने इसे साकार रूप में प्रस्तुत किया है -

"दोपहर में पड़ाव चार्नक का –
ओह कैसी बेचारगी –
जनमी एक नगरी"

तीसरी बार नदी तट पर उतर कर जॉब चार्नक के पेड़ के नीचे ठहरने की किंवदंती की ओर यह परोक्ष संकेत उसके कलकत्ता के आगामी कार्यक्रम की सटीक भूमि निर्धारण करता है। कलकत्ता के विकास का सिद्धान्त एक ओर रोमांचगाथाओं के गायक किपलिंग ने महाकवि से तो दूसरी ओर साम्राज्य निर्माताओं के रोमांचकारी प्रयासों से जुड़ता है।

बहुत से लोगों ने कलकत्ता के विकास की छवि की धारणा किपलिंग की इस कविता से गढ़ने का प्रयास किया है, किन्तु एक अर्थ में कवि किपलिंग भ्रामक सिद्ध होते हैं। उन्होंने कलकत्ता के निर्माण में अवसर भाग्य के अनुकूलन पर अत्यधिक बल दिया। उनकी इस अत्यन्त प्रसिद्ध कविता में इस भावना की बलवती अभिव्यक्ति हुई। हाँलाकि यह सच है कि कलकत्ता उन दिनों केवल कीचड़-कादा और लंबी जगली घासों से भरा हुआ था। उसका विकास दलदली पंकिल भूमि से किया गया। प्रत्यक्षतः यह कारखाने बनाने के लिये उपयुक्त स्थान नहीं था। अतः चार्नक के आदमियों द्वारा हुगली शहर में बाग-बगीचे से घिरे अपने घरों को लौट जाने के लिये विद्रोह किये जाने पर आश्चर्य नहीं किया जाना चाहिये। ऐसे में यह प्रश्न पूछा जाना स्वाभाविक है कि इतनी विपरीत परिस्थितियों के उपरान्त भी जॉब चार्नक ने कलकत्ता क्यों चुना और अपने इस चुनाव पर वह क्यों अडिग रहा?

गहन विश्लेषण से पता चलता है कि कलकत्ता का चुनाव न तो चार्नक की आकस्मिक इच्छा का परिणाम था और न ही रोमांच यात्रा का प्रतीक चिह्न। इस स्थान के चुनाव के के पीछे उसकी ठंडे दिमाग से सोची हुई नीति थी। जॉब चार्नक कासिमबाज़ार में रह चुका था। वह हुगली में भी निवास कर चुका था जहाँ से उसे बलपूर्वक भगाया गया था। बालासोर भी उसका देखा हुआ था। हिजली में बस कर चार्नक उसे भी त्याग चुका था। उसने उलूबेड़िया में भी रह कर देखा था। सूतानटी में दो बार बस कर वह यहाँ की सुविधाओं और असुविधाओं से भली-भाँति परिचित हो चुका था।9 अतः तीसरी बार इस स्थान पर उसका आगमन बिना सोचे-विचारे नहीं था। स्पष्टतः यह चार्नक जैसे अनुभवी व्यक्ति का चुनाव था। निश्चय ही उसे अन्य स्थानों पर इस स्थान जैसी सुविधाएँ दिखाई नहीं पड़ीं।

इस बार बंगाल लौट कर चार्नक मुग़ल अधिकारियों की मनमानी से भरी व्यवस्था और दया पर आश्रित रहना नहीं चाहता था। वह चाहता था कि यदि संभव हो तो अपनी स्वतंत्र व्यवस्था बनाए जो इन लुटेरे-लालची अफसरों से मुक्त हो, इस पर मुग़लों का कोई अधिकार न हो, जब-तब माँगी गई न्याय-विरूद्ध राशि से मुक्ति मिले और आवश्यकता पड़ने पर अपनी आत्मरक्षा भी संभव हो। चार्नक को तत्कालीन नागरी या प्रशासनिक केन्द्र से दूर रहना अधिक व्यावहारिक प्रतीत हुआ। इन कारणों से 1686 ई. से ही चार्नक ने कम्पनी से बंगाल के सूतानटी में प्रमुख आधार बनाने की प्रार्थना आरंभ कर दी थी। विलियम हेज्स की डायरी के अनुसार इस निर्णय के पीछे इस अफ़वाह ने भी काम किया कि डच हुगली के मुहाने के आस पास के द्वीप की किलेबंदी कर अन्य सभी योरोपियनों को भगाने वाले हैं। इसके साथ ही समुद्र और बंगाल के हिन्टरलैंड से सुरक्षित और सुगम नौवहन की आवश्यकता भी कम महत्त्वपूर्ण कारण नहीं थी। अतः पाया गया कि सुरक्षित आधार निर्माण का निर्णय अब और स्थगित नहीं किया जा सकता।[10]

सूतानटी में इनमें से अधिकांश सुविधाएँ और संभावनाएँ थीं। यह नौसैनिक शक्ति के लिये सुरक्षित स्थान था। इस पर आक्रमण करने के पहले हुगली को पार करना पड़ता - जो मुगलों और मराठों के लिये दुष्कर था। आन्तरिक यातायात के लिये जमीन पर एक चौड़ा मार्ग था साथ ही गाँव एक द्वीप की तरह था और इसकी रक्षा कम खर्च में की जा सकती थी। दलदली और अस्वास्थ्यकर प्रदेश होने के कारण मुगलों के लिये यह भूमि महत्त्वपूर्ण नहीं थी। हुगली के जिन फौजदारों और उनके सैनिकों से चार्नक हर हाल में दूर रहना चाहता था; संतोषजनक दूरी पर थे साथ ही सूतानटी हुगली से इतनी पास भी थी कि अंग्रेज़ों को वहाँ की गतिविधियों की जानकारी तुरंत मिल सके।

यहाँ निवास की बहुत सी आर्थिक सुविधाएँ भी थीं। यहाँ के हाट-बा.जारों की संभावनाएँ इसे महत्त्वपूर्ण बनाती थी। सेठ और बसाक जैसे स्थापित व्यवसायी पहले ही यहाँ से व्यापार कर रहे थे। वे निर्यात आरंभ कर चुके थे। हुगली की तुलना में समुद्र के निकट होने के कारण सूतानटी से समुद्री व्यापार की सुविधा और विपरीत परिस्थितियों में सुरक्षा कारणों से लौटने की सुगमता भी अधिक थी। सूतानटी गाँव तथा उसके आस-पास की भूमि एक ब्राह्मण परिवार की थी, ज़रूरत पड़ने पर यह आसानी से खरीदी जा सकती थी।[11]

इस जगह के चुनाव को इस बात ने भी प्रभावित किया कि आज जहाँ हावड़ा का पुल है वह नदी का सबसे सँकरा स्थान होने के कारण सहज ही पार किया जा सकता था। समुद्रगामी जहाजों के लिये कलकत्ता अन्य सभी स्थानों से अच्छा लंगर क्षेत्र था - कैलकटा रीच लॉन्ग रीच के नाम से जाना जाता था। हावड़ा पुल के पूर्वी तट से गार्डेन रीच तक यह सबसे अच्छा लंगर क्षेत्र था। इस जलक्षेत्र में प्रतिदिन आसानी से कई सौ जहाज़ आ सकते थे। पास में कालीघाट और एक सुविधाजनक घाट उपलब्ध था। 1928 ई. में पत्तन न्यास के सभापति सर चार्ल्स स्टुअर्ट विलियम्स ने लिखा है कि यदि पूरे प्रश्न पर बाद में उपलब्ध जानकारियों के आधार पर विचार किया जाये तो इससे उत्तम स्थान की उपलब्धि में संदेह जान पड़ता है। जैसे-जैसे समय बीतता गया इस स्थान के चयन की उपयोगिता प्रमाणित होती गई। आस-पास के बाज़ारों, कोयला खदानों, जूट और चावल उत्पादक .जिलों से इसका सुगम यातायात एवं ज्वार से अत्यधिक सुरक्षित स्थान होने ने इस चुनाव की सार्थकता और भी प्रमाणित की।

इन आरम्भिक कठिनाइयों और कमियों के होते हुए भी कलकत्ता का विकास आरंभ हुआ। इसके गहरे जलीय क्षेत्र ने डचों और फ्राँसीसियों को व्यापार हेतु आकर्षित किया। उन्होंने नदी के ऊपरी भाग में अपने निवास बनाए। आर्मेनियन सुरक्षित स्थान खोजने लगे। 1696 ई. में अंग्रेज़ों को बर्द्धमान के विद्रोही ज़मींदार शोभा सिंह की आड़ में अपने नये कारखाने की किलेबंदी का बहाना मिल गया। दो वर्षों के पश्चात् उन्हें तीन गाँवों सूतानटी, कलिकाता और गोविन्दपुर की ज़मींदारी मिल गई। 1700 ई. में अंग्रज़ों द्वारा बंगाल में स्थापित कारखानों की विधि व्यवस्था 'प्रेसीडेंट एंड काउन्सिल' के नियंत्रण में थी जो नए सैन्य सुसज्जित किले से कार्य करती थी। यही किला बाद में फोर्ट विलियम [13] के रूप में जाना गया।

बंदरगाह के इतिहास की पाँच कालावधियाँ

कलकत्ता बंदरगाह के इतिहास को पाँच स्पष्ट कालों में विभाजित किया जा सकता है, इनमें से चार अध्याय विगत के हैं। पाँचवाँ अध्याय वर्तमान तक आता है, इसमें निकट भविष्य भी सन्निहित है।[14] पहले भाग में जहाज़ नदी तट पर महीनों तक लंगर डाले पड़े रहते थे। जहाज़ की लदाई-ढुलाई का कार्य खूब आराम से किया जाता था। नावों द्वारा होने वाले इस काम में महीनों लग जाते थे। जिन जहाज़ों में कीमती माल होता था उन पर माल लदाई-उतराई की इस लंबी अवधि में चोरी का संकट बराबर बना रहता था। माल के अधिक कीमती होने पर चोरी का यह खतरा और भी बढ़ जाता था। इस खतरे को टालने और भारी सामान को उतारने के लिये उन्नीसवीं शताब्दी के साठ के दशक में कलकत्ते में जेटियों का निर्माण किया गया। ये आयात के विभिन्न उपादानों के लिये सुरक्षित थीं। इसके साथ बंदरगाह के इतिहास का द्वितीय अध्याय आरंभ हुआ। आयात व्यापार, जो निर्यात व्यापार से मूल्य में बहुत अधिक था, के क्रमशः बढ़ने के कारण धीरे-धीरे स्टीमरों की माँग बढ़ने लगी। अतः 1880 ई. के अंत में खिदिरपुर गोदी योजना अस्तित्व में आई। इस गोदी के आरंभ होते ही कलकत्ता बंदरगाह का तृतीय अध्याय आरंभ होता है। इस काल में स्टीमरों द्वारा माल उतराई का कार्य कलकत्ता जेटी या नदी में होता था। अब तक खिदिरपुर गोदी में निर्यात व्यापार ठोस और स्थायी रूप से स्थापित हो गया था, किन्तु व्यापार के बढ़ने से शीघ्र ही यह स्थान भी छोटा पड़ने लगा। इस पर विचार के लिये एक जाँच समिति का गठन हुआ। इसकी रिपोर्ट में कहा गया कि 1914 ई. में महायुद्ध के छिड़ जाने पर कमिश्नरों को लगता है कि एक निश्चित योजना द्वारा विस्तार की आवश्यकता है। इस विस्तार के लिये एक बड़ी राशि की आवश्यकता है। प्रथम विश्व युद्ध से द्वितीय विश्व युद्ध तक के काल को हम चौथा काल कह सकते हैं। इस विकास कार्यक्रम का सबसे उल्लेखनीय तथ्य यह है कि किंग जॉर्ज गोदी का निर्माण महामंदी के दौर में आरंभ हुआ। एक बारगी के लिये ट्रैफिक जाम की समस्या सुलझ गई। बंदरगाह की मशीनों ने द्वितीय विश्व युद्ध के समय के ट्रैफ़िक दबाव का भी बड़ी दृढ़तापूर्वक सामना किया। द्वितीय विश्वयुद्ध की समाप्ति तथा स्वतंत्रता प्राप्ति के आगमन से बहुत से परिवर्तन घटित हुए। कलकत्ता बंदरगाह के प्रशासन - पूर्वी भारत के व्यापार के प्राण तत्व - ने पुनर्निर्माण के ऐसे व्यापक कार्यक्रम तय किये जो पहले कभी नहीं सोचे गए थे। इस कार्यक्रम का उद्देश्य कलकत्ता बंदरगाह की निजी समस्याओं को सुलझाना था। बंदरगाह के इस पुनर्विकास के लिये एक भारी भरकम राशि की आवश्यकता बताई गई। इस विकास कार्यक्रम के क्रियान्वयन से बंदरगाह के इतिहास के पाँचवें काल या वर्तमान काल का आरंभ होता है।

आरंभिक इतिहास

ज़रा पुराने कलकत्ते के इतिहास की ओर लौटें। ब्रिटिश आधिपत्य के आरम्भिक काल में विदेशी व्यापार सदैव बंगाल के पक्ष में रहा। व्यापार का लाभ स्वर्ण के रूप में मिलता था। तथ्य बताते हैं कि 1708 - 1756 ई. के काल में इन स्वर्ण सिल्लियोंका मूल्य बंगाल के कुल निर्यात का तीन चौथाई भाग था। बंगाल से निर्यात होने वाली सबसे मुख्य वस्तुएँ सूती वस्त्र, रेशमी वस्त्र, कच्चा रेशम, चीनी, नमक, जूट, काली मिर्च और अफीम थीं।

कलकत्ता बंदरगाह की शैशवास्था में उसकी देनदारी नगण्य थी। यहाँ तक कि 1704 ई. तक यह राशि प्रति वर्ष पाँच सौ रुपये तक नहीं पहुँची थी। 1704 ई. में मद्रास से योरोप जाने वाले विभिन्न मालवाही जहाज़ों से केवल 384 रुपये प्राप्त हुए थे। प्रति टन एक रुपये की दर निश्चित थी। जो जहाज़ ईस्ट इंडिया कम्पनी से सम्बद्ध नहीं थे उनके लिये नदी यातायात की दरें निर्धारित कर दी गई थीं।[15]

1668 ई. के आरंभ तक एक निश्चित पायलट सेवा आरंभ की जा चुकी थी। इसकी बढ़ती कार्यक्षमता ने धीरे-धीरे हुगली की नौवहन समस्याओं का निराकरण कर दिया। कम्पनी अपने पायलटों को अपने जहाज़ों के अतिरिक्त किसी और जहाज़ पर जाने की अनुमति नहीं देती थी। 1707 ई. की मार्च में कम्पनी को एक ऐसे मुख्य पायलट (हेड पायलट) के सम्बन्ध में जानकारी मिली जिसने बाहर के व्यापारियों के जहाज़ को सुविधाएँ दीं। उस पायलट को दंड दिया गया और सावधान किया गया कि अगर उसने यही अपराध दोबारा किया तो उसे निलम्बित कर दिया जायेगा। पर इससे समस्या नहीं सुलझी। जैसे-जैसे वर्ष बीतते गए इसमें नए आयाम जुड़ते गए। बंगाल में व्यवसाय आरंभ करने वाली निजी कम्पनियों एवं मुक्त व्यापारियों ने मामले को और जटिल बना दिया। वे कलकत्ता स्थित कम्पनी की आँख की किरकिरी बन गए। इन्हें दूसरों के फटे में टाँग अड़ाने वाला कहा गया। हुगली नदी में कम्पनी के जहाज़ों के पायलटों और कप्तानों को नीति निर्धारक काउन्सिल द्वारा बार-बार दंडित यहाँ तक कि नौकरी से बर्खास्त भी किया गया। इस काउन्सिल का कार्य अन्य व्यवसायियों के जहाज़ों को सुरक्षित नौवहन के लिये संचालन, चालन एवं दिशा निर्देश देना था। कम्पनी ने सख्त, निर्देश लागू किये कि डयूटी भुगतान और आवश्यक अनुमति के बिना उनका कोई भी कर्मचारी किसी अन्य कम्पनी के जहाज़ को दिशा निर्देश, लंगर की सुविधा या नदी में कैसा भी सहयोग नहीं देगा।[15]

इन वर्षों में कलकत्ता बंदरगाह का उल्लेखनीय विस्तार हुआ। 1709 ई. तक मिट्टी और घास फूस से बने कच्चे गोदामों की मरम्मत नहीं की जा सकी थी। काउन्सिल में इन्हें पक्का बनाने का प्रस्ताव रखा गया। 1760 ई. की फरवरी में फोर्ट के सामने एक घाट बनाया गया। इसके निर्माण का कारण 'तटों के लिये अधिक सुरक्षा और उनका सशक्तीकरण' बताया गया। ईंटों से बने घाट की ऊँचाई छाती तक रखी गई।

1709 ई. में कम्पनी के बहीखाते में कुल नगद प्राप्ति राशि 1,665 रुपये दिखाई गई। यह राशि माल वाहन की ड्यूटी, आवागमन अनुमति एवं जर्माने से एकत्रित हुई। 1711-12 ई. के अधिकांश भाग में बंगाल में कम्पनी का व्यापार फ्रांसीसी बेड़े की शत्रुता के कारण बाधित हुआ। 1714 ई. में माल वहन की अनुमति राशि आदि का कुल संग्रह केवल 1589 रु. ही हुआ। योरोपीय युद्धों ने बारूद की माँग बढ़ा दी। बारूद के एक महत्त्वपूर्ण कारक पोटेशियम नाइट्रेट की माँग बढ़ने पर कम्पनी ने अपनी सेना की गश्त बढ़ा दी। पटना में नदी के निचले भाग में निगरानी बढ़ाने के पीछे कम्पनी की व्यापारिक ईर्ष्या कार्य कर रही थी।17 1720 ई. तक पोटेशियम नाइट्रेट की यह माँग समाप्त हो गई।

1742 ई. में कलकत्ते के अंग्रेज़ व्यवसायियों पर विपत्ति की एक आशंका मँडराने लगी। मराठों ने हुगली के पश्चिमी तट पर आक्रमण कर दिया। शंका की गई कि उनकी सेना कलकत्ते तक आ जायेगी। कैलकटा काउन्सिल ने पेरिन पॉयन्ट की सुरक्षा के लिये 'टाइग्रेस' का गठन किया। 1743 ई. में 'मराठा डिच' का निर्माण किया गया। इस पानी से भरी खाई को हुगली से बढ़ा कर उत्तर में सूतानटी से दक्षिण में गोविन्दपुर - लगभग सात मील की दूरी तक अर्धवृत्ताकार बढ़ाने का निश्चय किया गया। हुगली के उत्तर की ओर छः महीनों में इसका तीन मील की दूरी तक निर्माण कर लिया गया पर तब तक मराठों के आक्रमण का संकट टल चुका था और उस खाई को कभी पूरा नहीं किया गया।[18]

कलकत्ता बंदरगाह के इतिहास के किसी भी अध्येता का ध्यान यहाँ पर बार-बार आने वाले चक्रवाती तूफान की ओर अवश्य ही जायेगा। शहर में आये सबसे पहले चक्रवाती तूफान की तिथि 30 सितम्बर, 1734 ई. में आये होने की सूचना मिलती है। रिकॉर्ड में दर्ज इस तारीख को आए तूफान से कलकत्ता शहर की अवस्था "दुश्मनों की बमबारी से तहस-नहस स्थान जैसी" हो गई थी। पूरी नौवहन व्यवस्था का बड़ा नुकसान हुआ; सभी नावें और छोटे जहाज़ नष्ट हो गए तथा भारतीयों के आवास आदि तहस-नहस हो गए।19 बाद के दिनों में भी बंदरगाह पर यह विपत्ति कई बार आई। इस तूफान भरी तबाही और कलकत्ता बंदरगाह के विकास में सीधा सम्बन्ध दिखाई पड़ता है। यह एक विडंबना है कि हर तूफान के बाद सरकार बंदरगाह की बेहतर सुविधाओं और आवासीय व्यवस्था में सुधार के लिये सचेष्ट होती थी।

अठारहवीं शताब्दी के अधिकांश भाग में कलकत्ता बंदरगाह को निरन्तर एक और समस्या का सामना करना पड़ा। यहाँ जलदस्युओं, अपराधियों और दास-व्यवसायियों के निरंतर धावे हुए। पुर्तगाली और मैग जलदस्युअयों के लगातार हमलों से लंबे अरसे तक नदी तट के निवासी आतंकित रहे। सुन्दरबन का क्षेत्र इन जलदस्युओं से आक्रान्त रहा। इन्हें रोकने के लिये हुगली पार कर कलकत्ता और शिवपुर के बीच रोक लगाई गई ताकि ये नदी में और आगे न बढ़ सकें। कहा जाता है कि 1717 ई. में दक्षिणी बंगाल से मैग दस्युओं ने कम से कम 1800 व्यक्तियों का अपहरण किया - इनमें औरतें, मर्द, बच्चे सभी थे। इन अभागों को दासों के रूप में बेच दिया गया। उस समय के कलकत्ता के योरोपीय, यूरेशीय और आर्मेनियन सभी समृद्ध परिवार दास रखते थे। ईस्ट इंडिया कम्पनी के कर्मचारीगण भी दास रखने में पीछे नहीं थे। उस काल में इन दासों की बिक्री और इन्हें पकड़ने के लिये सार्वजनिक प्रेस में बाक़ायदा विज्ञापन दिये जाते थे। सन् 1785 में सुप्रीम कोर्ट के मुख्य न्यायाधीश सर विलियम जोन्स की टिप्पणियों से यह प्रमाणित होता है।20

1756 ई. के जून महीने में नवाब सिराजुद्दौला ने कलकत्ते की ओर कूच किया। कलकत्ता शहर और कलकत्ता बंदरगाह को एक और भयावह संकट का सामना करना पड़ा। तत्कालीन कम्पनी गवर्नर की राजनैतिक अदूरदर्शिता ने इस संकट को और भी गहरा कर दिया। जिसके कारण गवर्नर तथा काउन्सिल सदस्यों को भागने पर विवश होना पड़ा। ये लोग फालता जलमार्ग से भाग निकले और शहर पर नवाब का अधिकार हो गया। पुनः एक बार बंदोबस्त का भविष्य अधर में लटक गया। कम्पनी के सौभाग्य से कुछ आकस्मिक घटनाओं और क्लाइव के आगमन ने उन्हें बचा लिया। 1767 ई. की जनवरी में कलकत्ता पुनः अंग्रेज़ों द्वारा हस्तगत कर लिया गया। नवाब के साथ संधि हो गई। इस स्थान पर जून 1757 में हुए पलासी युद्ध के राजनैतिक कारणों की पेचीदा स्थितियों का विश्लेषण संभव नहीं है किन्तु 1757 ई. ने बंगाल में अंग्रेज़ों की सैनिक शक्ति की श्रेष्ठता स्थापित कर दी। बहुत जल्दी ही वे इस प्रान्त के शासक बन कर उभरे। कलकत्ता बंदरगाह का आगामी विकास इस परिवर्तनों से घनिष्ठ रूप से जुड़ा हुआ था।

अध्याय 4

निर्माण के वर्ष

प्लासी का युद्ध बंगाल के राजनैतिक ही नहीं आर्थिक इतिहास में भी एक निर्णायक मोड़ प्रमाणित हुआ। अँग्रेज़ व्यापारियों को व्यापार हेतु सरकार से हर संभव सुविधाएँ एवं लाभ मिलने लगे। उनके पूरे व्यापार यहाँ तक कि उनके निजी व्यापार पर से भी चुंगी हटा ली गई। कलकत्ता बंदरगाह के समुद्री व्यापार पर इन सबका व्यापक प्रभाव पड़ा। व्यापार की तीव्र वृद्धि तथा बंदरगाह पर आने वाले जहाज़ों की बढ़ती संख्या से बंदरगाह की सुविधाएँ बढ़ाई जाने की आवश्यकता हुई। कम्पनी ने बंदरगाह की समस्याओं को गंभीरता से लिया।

1758 ई. में कम्पनी द्वारा की गई कलकत्ते की नौवहन सम्बन्धी व्यवस्था एक महत्त्वपूर्ण घटना थी। पर इसका प्रबंधन संतोषजनक नहीं था अतः डायरेक्टर्स ने इसे अधिक संतोषजनक बनाने के लिये कुछ नियम बनाए। नौवहन सम्बन्धी व्यवस्था की इस शाखा का अध्यक्ष मास्टर अटैन्डेन्ट होता था, डिप्टी मास्टर अटैन्डेन्ट उसका सहायक होता था। सभी पयलट मास्टर अटैन्डेन्ट और उसकी अनुपस्थिति में डिप्टी मास्टर अटैन्डेन्ट के निर्देशानुसार कार्य करते थे। कम्पनी के सभी जहाज़ों की मरम्मत की ज़िम्मेदारी मास्टर अटैन्डेन्ट की थी। वह बंदरगाह में आने वाले और बंदरगाह से जाने वाले सभी जहाज़ों की सूचना डायरी में दर्ज करता था। वह कोर्ट ऑव डायरेक्टर्स को नौवहन सुविधाओं, गोदियों की स्थिति एवं उसके विभाग से सम्बन्धित अन्य मामलों की को प्रतिवर्ष रिपोर्ट करता था। आवश्यक लगने पर वह नदी का दौरा करता था। इस दौरे की रिपोर्ट वह मेरीन बोर्ड को सौंपता था। उसे पायलट पद से नीचे के अधिकारियों एवं नाविकों को सेवा में रखने और बर्खास्त करने का अधिकार था। यद्यपि सर्वोपरि निर्णय काउन्सिल का होता था। यह नियम भी लागू किया गया कि सभी नौवहन स्टोर एक स्टोर कीपर की देख-रेख में होंगे तथा इनके लिये अलग से एक गोदाम होगा। नए स्टोरों की खरीददारी मास्टर अटैन्डेन्ट द्वारा आवश्यक बताये जाने पर ही हो सकती थी।1

1756 ई. में जहाज़ परिचालन की सुरक्षा के लिये डायरेक्टरों ने कैलकटा काउन्सिल से हुगली नदी के वार्षिक सर्वेक्षण हेतु सटीक व्यवस्था करने का आग्रह किया। 'विनचेलेसा' जहाज़ के नष्ट हो जाने को डायरेक्टरों ने "शर्मनाक उपेक्षा" का परिणाम माना। पायलट भी लापरवाह किस्म के थे और कभी-कभी नदी में आवागमन के समय जहाज़ के आगे चलने वाली एक पाल की नौका चालन का आदेश देना भूल जाया करते थे। डायरेक्टरों ने नदी सर्वेक्षण के अपने पहले के निर्देश का हवाला देते हुए कलकत्ता स्थित गवर्नर और काउन्सिल से नदी के वार्षिक अथवा इससे अधिक बार सटीक सर्वेक्षण करवाने का अनुरोध किया।2

1768 ई. में कोर्ट ऑव डायरेक्टरर्स ने 'मेरीन इस्टैब्लिशमेंट ऑव बेंगॉल' के प्रबंधन में कुछ सुधार सुझाए। इनमें से अधिकतर पायलट सेवा से सम्बन्धित थे। डायरेक्टर अपने तथा निजी व्यापार के सुधार के लिये डायरेक्टर्स इसे और बेहतर सेवा बनाना चाहते थे। उन्होंने कुछ युवा नाविकों को पायलट जहाजों पर प्रशिक्षण के लिये बंगाल प्रेसीडेंसी भेजने का निर्णय लिया। बाद में ये प्रशिक्षार्थी अपनी योग्यतानुसार 'मेट्स' या 'मास्टर' पद पर जा सकते थे। उन्हें प्रशिक्षण के दौरान 40 शिलिंग प्रतिमाह

दिये जाते थे। डायरेक्टर 'पायलट सर्विस' को अधिक सम्मानजनक बनाने के इच्छुक थे और वे इससे जुड़ी बदनामी दूर करना चाहते थे।3

कलकत्ता बंदरगाह में जहाज़ों के आवागमन के बढ़ने के साथ गोदी सम्बन्धी सुविधाओं की अनुपस्थिति का अनुभव किया जाने लगा। अभी तक जहाज़ों को मरम्मत के लिये कलकत्ते से बम्बई भेजा जाता था, क्योंकि बम्बई इस क्षेत्र में कलकत्ते से अधिक उन्नत था। जहाज़ों की इतनी दूर भेजे जाने पर नौवहन में बहुत सी असुविधाएँ होती थीं। 1765 ई. में मास्टर अटैन्डेन्ट ने कैलकटा काउन्सिल का इस ओर ध्यान आकर्षित किया। मास्टर अटैन्डेन्ट के समस्या प्रस्तुतिकरण से प्रभावित होकर काउन्सिल ने मुख्य अभियंता को इस उद्देश्य के लिये चुने गए स्थान का सर्वेक्षण करने का सुझाव दिया। मुख्य अभियंता से सकारात्मक रिपोर्ट मिलने पर सरकार ने इस कार्यक्रम के क्रियान्वयन के आदेश दिये।4

1790 ई. में सरकार ने कलकत्ते में पहली शुष्क गोदी बनवायी, बाद में इस स्थान को बैंकशाल घाट के नाम से जाना गया। 1808 ई. में इस गोदी को हटा दिया गया।5

वाटसन का अभियान

पुरानी कलकत्ता गोदी पर बात करते समय कर्नल वाटसन का उल्लेख आवश्यक है। विलियम टिकी ने इसे कर्नल वाटसन की बृहद परियोजना कहा था। बहुत वर्षों तक जलीय गोदी के निर्माण को कलकत्ता बंदरगाह में सुधार लाने का उपाय माना जाता रहा। 1780 ई. में कर्नल वाटसन ने खिदिरपुर में एक मेरीन यार्ड स्थापित किया। इसके लिये ईस्ट इंडिया कम्पनी ने उसे ज़मीन दी। उसने गेादी की रूपरेखा बनाई। वास्तव में 1781 ई. में उसने बंदरगाह के दक्षिणी छोर पर जलीय गोदी का निर्माण किया। अपनी रूपरेखा के क्रियान्वयन के लिये कर्नल वाटसन ने हुगली में मिलने वाले एक नाले की धारा की दिशा ही बदल दी। सत्तर वर्षों के काल में बंदरगाह के सुधार के लिये कर्नल वाटसन द्वारा किया गया यह कार्य 'एकमात्र वास्तविक प्रयास के रूप में पहचाना गया।6 वाटसन के इस कार्यक्रम को गोकुल घोषाल की कानूनी कार्यवाही की बाधा का सामना करना पड़ा। गोकुल घोषाल उस भू-भाग के स्वामी थे जिस पर गोदी का निर्माण किया गया था। वाटसन ने सरकारी सहयोग से घोषाल की ज़मीन पर गैर क़ानूनी रूप से अधिकार कर लिया था।7 वाटसन ने अपने जलीय और शुष्क गोदी के कार्यक्रम का अनुमानित खर्च 100,000 पाउन्ड रखा। उस समय यह एक बहुत बड़ी राशि थी। इन बाधाओं के कारण वाटसन ने अपने कार्यक्रम को त्याग देने का निर्णय लिया और अपना ध्यान जहाज़ के यार्ड पर केन्द्रित कर लिया। कलकत्ते में जहाज़ निर्माण उद्योग सदैव योरोपियन उद्यमियों के हाथों में रहा। कलकत्ता बम्बई के वाडिया मास्टर बिल्डर्स के बॉम्बे डॉकयार्ड की बराबरी कभी नहीं कर पाया। एक शताब्दी से अधिक समय तक वाडिया बॉम्बे मेरीन के मुख्य जहाज़ निर्माता रहे।8 कलकत्ते में इस क्षेत्र में वाटसन पहला उद्यमी था। दो वर्षों के अंदर उसने तीन ऐसे जहाज़ों का निर्माण किया "जो ग्रेट ब्रिटेन के डॉकयार्ड में बने जहाज़ों जैसे सुंदर थे।" पहले का नाम 'सरप्राइज़', दूसरे का नाम 'मॉनसच' तथा तीसरे का नाम 'लॉरेल' था। इसके बाद लगता है कि वाटसन इस कार्यक्रम से सेवानिवृत्त हो गया।9 बाद में उसके जहाज़ बनाने के यार्ड में सरकारी डॉकयार्ड निर्मित हुआ।10 आज भी खिदिरपुर गोदी के पास का इलाका कर्नल वाटसन के नाम पर वाटगंज कहलाता है। बहरहाल कलकत्ते का जहाज़ निर्माण उद्योग वाटसन की असफलता से ही समाप्त नहीं हो गया। इस प्रथम प्रयास की सफलता का भार कर्नल किड के दो पुत्रों पर आ पड़ा। कर्नल किड कम्पनी के

मुख्य अभियंता थे। 1807 ई. में जेम्स और रॉबर्ट किड ने पुराने डॉक का दायित्व संभाला। कर्नल वाटसन के उद्यम की सफलता का फल इन्हें मिला। 1818 ई. में खिदिरपुर में उन्होंने चौहत्तर गन का जहाज़ 'हेस्टिंग्ज' बनाया। खिदिरपुर के निवासियों ने किड भाइयों के जहाज़ के इस नाम को अब तक बना रखा है।11

पुराने कलकत्ता के शिपयार्ड की कहानी इस दिशा में किये गए अन्य प्रयासों के उल्लेख के बिना अधूरी है। कलकत्ते से 15 मील की दूरी पर उलूबेड़िया के निकट एक और जहाज़ निर्माण यार्ड था जहाँ बाद में फोर्ट ग्लॉस्टर जूट मिल स्थापित हुई। 1811 ई. से 1828 ई. तक इस शिपयार्ड में 27 जहाज़ों का निर्माण किया गया। कलकत्ते से 14 मील की दूरी पर टीटागढ़ और खरदा के बीच, बैरकपुर के निकट एक और प्रसिद्ध डॉकयार्ड है। सन् 1801 ई. में यहाँ 1445 टन का जहाज़ 'काउन्टेस ऑव सदरलैंड' निर्मित हुआ था। कलकत्ते में जहाज़ निर्माण को इंग्लैंड के डॉकयार्ड एवं लैडेन हॉल स्ट्रीट के जहाज़ निर्माण से सम्बद्ध व्यक्तियों में तीव्र ईर्ष्या के कारण क्षति पहुँची।12

टॉली नाला

18 वीं शताब्दी में कलकत्ता बंदरगाह के सुधार के लिये निजी अभियानों में गंगा की उस नहर की सफ़ाई का अभियान स्मरणीय रहा जिसे आज हम टॉली नाला के नाम से जानते हैं। 1775 ई. के पहले यह एक क्षीण तथा अनुपयोगी धारा थी। 1776 ई. में मेजर डब्ल्यू. टॉली द्वारा इसे सुधारा गया। मेजर टॉली ने यह कार्य नहर विभाग से अस्थायी अनुदान में मिली भूमि पर करवाया। नदी के इस अंश को खिदिरपुर से फरदा तक 17 मील की लंबाई में बढ़ाया गया। इससे हुगली नदी विद्याधरी नदी से जुड़ गई। 1776 ई. में इसमें नौवहन आरंभ हुआ। इस दृष्टि से यह उपयोगी नहर प्रमाणित हुई। मेजर टॉली के नाम पर इसका नामकरण टॉली नाला हुआ।13

इन वर्षों में कलकत्ता बंदरगाह के सुधार के लिये सरकार द्वारा कुछ भी नहीं किया गया। मास्टर अटैन्डेन्ट अपने दैनन्दिन कार्यों द्वारा कलकत्ता बंदरगाह को व्यवस्थित रखने का प्रयास करता रहा। सन् 1785 ई. में उसने स्थानीय गवर्नर जनरल और काउन्सिल को ज्ञापन दिया कि बंगाल लौटने वाले जहाज़ अपनी भार स्थिरता को बनाए रखने के लिये भरे गए पत्थर इत्यादि नदी में फेंक देते हैं। जहाज़ों द्वारा ऐसा करना आम चलन बन गया था जिससे नदी नौवहन के लिये खतरनाक होती जा रही थी। 21 अपैल 1785 में कैलकटा गजट में एक सूचना प्रकाशित हुई कि ऐसे कार्य में लिप्त व्यक्तियों को गंभीर रूप से दंडित किया जायेगा।14 सरकार द्वारा जारी इस निर्देश से समस्या पूरी तरह से नहीं सुलझी और पत्तन न्यास के संविधान के प्रथम वर्ष में ही कमिश्नरों को इस समस्या से जूझना पड़ा।

"पुराने कलकत्ते की प्रतिध्वनियाँ"

कलकत्ता बंदरगाह के उद्भव में नौवहन शिल्प की सम्मोहक कथा भी संलग्न है। दो सौ वर्षों पहले 'द स्टुअर्ट' नामक जहाज़ एम्सटर्डम से कलकत्ते तक की यात्रा 14 महीनों में पूरी करता था। 1800 ई. में कम्पनी के जहाजों - बेंगॉल, लेडी जेन

डंडास, कैसल इडेन और सिटी ऑव लंदन की लंबी यात्रा 6 महीनों से अधिक की दर्ज की गई।15 चालीस वर्षों बाद 'श्रीरंगपट्टम' ने यह यात्रा 79 दिनों में पूरी की। तब तक पत्तन न्यास का गठन हो चुका था, ईस्ट इंडिया क्लिपर्स नए प्रतिमान गढ़ रहा था। केप से होकर आने वाले स्टार ऑव ग्रीस जहाज़ साठ दिनों में यह यात्रा पूरी की ।

आज के कलकत्ता बंदरगाह की सायरनों की तीखी आवाजों, क्रेनों की घूमती गड़गड़ाहटों और आर्क लैम्पों की चौंधियाहट के बीच उन दिनों के बंदरगाह में एक जहाज़ के आने से पैदा हुई हलचल के रोमांस की कल्पना भी दुष्कर है। जहाज़ को एक छोर पर लंगर से बाँध दिया जाता था उससे उतरने वाले लोग तट से बग्घी पर सवार होते थे। मुख्य नाविकों के लिये अपने कलकत्ते प्रवास के दौरान इस बग्घी का प्रयोग आवश्यक था। अपने शिपिंग एजेंटों के कार्यालय में वह आधे क्रियु (जहाज़ के कर्मचारी) को उनके पैसे देकर छोड़ देता था, बाकी बचा आधा क्रियु जहाज़ पर काम करने के लिये रोक लिया जाता था, इस प्रकार जहाज़ के बंदरगाह पर 3 से 4 महीने खड़े रहने के दौरान यथासंभव बचत का प्रयास किया जाता था।

उसका अगला पड़ाव संभवतः कहवा घरों में होता था, जो वानसीर्ट्राट रो और काउन्सिल हाउस स्ट्रीट के बीच में था, जहाँ वह अपने साथी कप्तानों से मिल कर पेरू से कैथे तक की खबरों का आदान-प्रदान कर सकता था। इस बीच क्रियु के बाकी सदस्य धर्मतल्ला के बोर्डिंग हाउसों की ओर रुख कर चुके होते थे। इन्हें चलाने वालों में एक मिसेज़ मे थी। क्रियु के कुछ सदस्य धर्मतल्ला और बैंटिक स्ट्रीट के इर्द गिर्द के अन्य सस्ते और घटिया होटलों में जा पहुँचते थे - अपनी खून पसीने की कमाई लुटाने। अपने कठोर परिश्रम से अर्जित धनराशि उड़ा चुकने के बाद वे घर जाने वाले जहाज़ पर सवार हो जाते थे। कैलकटा सीमैन्स फ्रेंड सोसायटी की रिपोर्टों में ऐसे 'पंच हाउसेज़' के निम्नस्तरीय वातावरण का उल्लेख है जहाँ युवा नाविक अपना समय बिताया करते थे।16

व्यापार का विकास

1750 ई. के आस पास भारत के समुद्री व्यापार का लगभग आधा भाग कलकत्ता बंदरगाह के माध्यम से होता था। भारत में ब्रिटिश साम्राज्य के विस्तार के साथ कलकत्ता बंदरगाह का क्षेत्र भी बढ़ा। इसके विशाल पृष्ठ प्रदेश में पूरे उत्तरी भाग तथा मध्य भारत का एक भाग समाहित था। हाँलाकि नील का व्यापार जिस पर आरंभ में ईस्ट इंडिया कम्पनी ने अपना ध्यान केन्द्रित किया था, अब अपना महत्त्व खोने लगा था, उसकी जगह जूट और चाय के बढ़ते उद्योग ने ले ली थी। 1830 से 1840 तक बंगाल के पृष्ठ प्रदेश से होने वाले जूट और चाय निर्यात ने कलकत्ता बंदरगाह को नए आयाम दिये। यह नए निर्यात का केन्द्र बना। बंगाल, बिहार, उड़ीसा, आसाम, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश, पंजाब यहाँ तक कि नेपाल के विशाल क्षेत्रों में समुद्र पार के बीच होने वाले आयात-निर्यात का केन्द्र कलकत्ता ही था। इस व्यापार में पूँजी निवेश तथा इसका संचालन कलकत्ते शहर की विभिन्न व्यावसायिक संस्थाओं द्वारा किया जाता था।

1833 ई. में स्थापित कैलकटा चैम्बर ऑव कॉमर्स, जिसे बाद में बेगॉल चैम्बर ऑव कॉमर्स के नाम से पुनर्गठित किया गया, ने बंदरगाह की सुविधाओं हार्बरों एवं विभिन्न अंगों के सुधार और रखरखाव तथा चालक सेवाओं के सुधार के लिये अपना अधिकाधिक ध्यान केन्द्रित किया। बंदरगाह के क्रमशः बढ़ते व्यापार को सुचारु रूप से चलाने के लिये भविष्य की सुनियोजित योजना आवश्यक थी जिसे बनाने में हस्तक्षेपकारी निज मताग्रही और कभी-कभी स्वेच्छाचारी ईस्ट इंडिया कम्पनी अक्षम थी।17

“परियोजनाओं का आधिक्य!”

कहा जाता है कि 1868 ई. तक बंदरगाह के व्यापार को सुविधाजनक बनाने के लिये यंत्रों के उपयोग की दृष्टि से बंदरगाह के सुधारों का इतिहास "परियोजनाओं और जाँच कमीशनों" का इतिहास है। प्रस्तावित बहुत कुछ हुआ, किन्तु किया कुछ भी नहीं गया।"18 सन् 1824 में मेजर स्काल्च ने एक योजना प्रस्तुत की। यह कर्नल वाटसन की योजना से नितान्त भिन्न थी, किन्तु उद्देश्य समान था - टॉली नाला में वेट डॉक का निर्माण। यह योजना सरकार द्वारा नियुक्त समिति को विचार करने के लिये सौंप दी गई। इस सम्बन्ध में कभी किसी रिपोर्ट के सौंपे जाने की कोई सूचना नहीं मिलती। यह समिति बर्मा युद्ध (1824 - 26) के कारण स्थगित कर दी गई और फिर कभी इसकी कोई बैठक नहीं हुई। इसी समिति को 1924 में श्री कॉल्विन ने मीरभूर घाट और नीमतल्ला के बीच में गोदी निर्माण की योजना प्रस्तुत की थी। इसका हश्र भी मेजर स्काल्च की योजना जैसा ही हुआ।

सरकार के सामने प्रस्तुत की गई अगली योजना का उद्देश्य डायमंड हार्बर में गोदी का निर्माण तथा कलकत्ते को रेलमार्ग से जोड़ना था। यह कार्यक्रम एफ. डब्ल्यू. सिम्स का था, जो बाद में ईस्ट इंडिया कम्पनी के सलाहकार अभियंता भी रहे। इस परियोजना पर लंबे समय तक चर्चा होती रही, किन्तु इसके पक्ष में निर्णय नहीं हो पाया और अंततः इसे भी रद्द कर दिया गया। सिम्स का प्रोजेक्ट तत्कालीन लंगर व्यवस्था के रख-रखाव तथा डायमंड हार्बर में कम्पनी के जहाजों के पड़ाव की व्यवस्था से प्रभावित था। ये जहाज़ कलकत्ता से भेजी गई नावों की सहायता से अपने कार्गो में माल लादते या उतारते थे। 1833 ई. में कम्पनी व्यवसाय का घाटा स्टीम टगों के प्रयोग से दुगुना हो गया। डायमंड हार्बर लंगरगाह का माल ढुलाई के स्थान के रूप में प्रयोग बंद हो गया।19

1835 ई. में मेरीन विभाग द्वारा लॉर्ड बैंटिक का इन अनियमितताओं की ओर ध्यान आकर्षित किया गया। मेरीन विभाग के जिन आदेशों ने लॉर्ड बैंटिक का खींचा, सभी पायलट उसकी निन्दा कर रहे थे। गवर्नर जनरल ने एक मिनट में इन आपत्तिजनक नियमों पर चर्चा की और इनके सुधार का सुझाव दिया ताकि सरकारी हितों की रक्षा हो सके साथ ही सरकारी कर्मचारियों अर्थात् पायलट सर्विस के सदस्यों को पर्याप्त सहयोग मिल सके और वे अपने कर्त्तव्यों का भलीभाँति निर्वाह कर सकें और अन्यायपूर्ण आरोपों से उनकी रक्षा भी हो सके। बैंटिक ने इस प्रश्न के सभी पक्षों की उचित जाँच के लिये एक कमिटी बैठा दी।20 उस कमिटी की रिपोर्ट में अन्य बातों के अतिरिक्त कलकत्ते में जहाजों की डॉकिंग और उनके बंदरगाह छोड़ने पर लगे अत्यधिक भाड़े की चर्चा की गई।

1842 ई. में आए तूफ़ान ने बंदरगाह के जानमाल को अत्यधिक क्षति पहुँचाई। इस पर एक जाँच समिति बैठाई गई कि भविष्य में ऐसी आपदा की पुनरावृत्ति पर कौन-कौन सी सावधानियाँ बरती जायें। इस समिति की पहली बैठक जुलाई 1844 में हुई तथा 1846 में इसकी रिपोर्ट जमा की गई। आकरा और खिदिरपुर में से किसी एक स्थान पर आवश्यक सुधार के लिये जलीय गोदी बनाने का निर्णय लिया गया। इन दोनों स्थानों में से खिदिरपुर को चुना गया। उसी के अनुसार योजना बनाई गई, ज़मीन का मूल्यांकन करवाया गया तथा निर्माण पर खर्च होने वाले व्यय का अनुमान लगाया गया। इस कमिटी ने सरकार से सिफ़ारिश की कि इस कार्य के लिये वह ज्यॉन्ट स्टॉक कम्पनी से तुरन्त राशि प्रदान करे जिसके शेयरों में उसकी बृहद भागीदारी है। सरकार ने इस योजना की प्रशंसा की पर अंततः इस पर भी कोई अमल नहीं हुआ।21

प्रशासन अगले दस वर्षों तक इस प्रश्न पर सोया पड़ा रहा। दस वर्षों बाद हेन्डरसन और ग्रीव्स नामक दो इंजीनियरों ने इस प्रश्न को फिर से उठाया। 1853 ई. में लॉर्ड डलहौज़ी को लिखे एक पत्र में इन दोनों ने बंदरगाह के व्यापार के सभी प्रश्नों, बंदरगाह से जुड़ी हुगली नदी एवं इसकी नहरों की अवस्था तथा व्यापार के लाभ के लिये जलीय गोदी के निर्माण के सुझाव पर विस्तृत चर्चा की। उसी समय बंगाल के व्यापार का एक केन्द्र मातला नदी से सम्बन्धित एक योजना क्रियान्वयन की ओर अग्रसर थी। संभवतः इस ओर अधिक ध्यान होने के कारण कलकत्ता बंदरगाह के सुधारों की आवश्यकता से ध्यान हट गया।22

सुंदरबन का परित्यक्त बंदरगाह

हुगली नदी की क्षरणशीलता पर चर्चा के बाद एक कमिटी का यह देखने के लिये गठन किया कि बंगाल की खाड़ी के लिये मातला नदी को एक संभावित वैकल्पिक निकास के रूप में विकसित किया जा सकता है या नहीं। 1853 ई. में चैम्बर ऑव कॉमर्स ने सरकार को ज्ञापन दिया कि मातला नदी पर एक बंदरगाह बनाने की आवश्यकता है जिसे रेल या नहर मार्ग द्वारा कलकत्ता से जोड़ा जाना चाहिये। लॉर्ड डलहौज़ी की सरकार ने तत्काल उस क्षेत्र में 8000 एकड़ भूमि के अधिग्रहण का निर्णय लिया, किन्तु डलहौज़ी कलकत्ता बंदरगाह की अवश्यम्भावी मृत्यु के तर्क से सहमत नहीं था इसलिये उसने हुगली नदी की नौवहन क्षमता सम्बन्धी संभावना की खोज पर बल दिया।23

वायसराय लॉर्ड कैनिंग के शासन काल में मातला पर बंदरगाह बनाने का प्रयास हुआ, यद्यपि कैनिंग स्वयं इस योजना का घोर विरोधी था। 1846 ई. में बोराडेल, स्किलर एंड कम्पनी की फर्म के फर्दिनंद स्किलर ने बंदरगाह के विकास और गोदी के निर्माण के लिये एक कम्पनी बनाने का प्रस्ताव रखा। कम्पनी ने इस दिशा में तीव्रता से कार्य आरंभ किया। उन्होंने प्रकाश स्तम्भों, लंगरों और पीपों का बड़ी मात्रा में निर्माण आरंभ किया; कम्पनी के शेयरों के दाम तेज़ी से बढ़े, किन्तु जिस तेज़ी से दाम बढ़े, उतनी ही शीघ्रता से नीचे भी गए, क्योंकि लोगों को जल्दी ही यह समझ आ गया कि जिस लक्ष्य पूर्ति के लिये कार्य किया जा रहा है उसकी प्राप्ति संभव नहीं है। सन् 1865-66 में इस बंदरगाह में 26 जहाज़ों का आगमन हुआ, किन्तु पाँच वर्षों तक वहाँ एक भी जहाज़ नहीं पहुँचा। पिछले दो वर्षों में वहाँ केवल दो जहाज़ गए जिनमें से एक मौसम के दवाब में फँस गया। इस सहायक बंदरगाह की निष्फलता सबकी आँखों के सामने थी। इधर हुगली की नहरें भी उस प्रकार क्षतिग्रस्त नहीं हुई थीं जैसी कि आशंका की गई थी और व्यापार ने भी कैनिंग बंदरगाह की ओर कोई रुझान नहीं दिखाया था। नगर निगम और कम्पनी आपस में उलझ गए। दोनों के बीच कानूनी कार्यवाही हुई। अंततः 1871 ई. में बंदरगाह घोषित रूप से बंद कर दिया गया तथा लंगर इत्यादि हटा लिये गए।24

हाँलाकि बेंगॉल चैम्बर ऑव कॉमर्स मातला प्रोजेक्ट से मूलतः जुड़ा हुआ था, किन्तु अंततः वह इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि हुगली सम्बन्धी सभी आशंकाएँ बढ़ा-चढ़ा कर प्रस्तुत की गई हैं और दूसरे किसी बंदरगाह को विकसित करने में पूँजी लगाने से अधिक उचित सर्वोच्च कोटि के अभियंता और हाइड्रोलिक विशेषज्ञों की सेवाएँ लेकर हुगली की नौवहन क्षमता का सुधार है।25

1865 ई. तक हुगली और उसकी नहरों के सुधार के लिये ड्रेजिंग पर चर्चा होने लगी। मास्टर अटैन्डेन्ट कैप्टन रेड्डी ने सरकार को लिखे अपने पत्र में ड्रेजिंग के संभावित लाभों से परिचित करवाया। उसने सरकार से इंग्लैण्ड से एक ड्रेजर मँगवाने का अनुरोध किया। उसे डेन्यूब और मिसिसिपी नदियों के हवाले से ड्रेजर के उपयोग से हुगली नदी की नौवहन क्षमता में बड़े सुधार

के प्रति विश्वास था।26 सन् 1866-69 में हुगली नदी में 'एजीटेटर' स्टीम ड्रेजर ने कार्य करना आरंभ कर दिया। इसके परिणाम अत्यन्त संतोषजनक रहे।27

कैनिंग बंदरगाह योजना की विफलता के पश्चात् कलकत्ता पुनः एक बार ध्यान का केन्द्र बन गया। 1861 ई. में एन्डरसन, फर्ग्यूसन और हेन्फ्री ने सरकार को जेटी निर्माण की एक योजना का प्रस्ताव दिया। इस योजना को एक कमिटी के सुपुर्द किया गया। इस कमिटी ने भी क्लाइव घाट से चाँदपाल घाट तक पूरे तट पर घाट बनाने का सुझाव दिया। घाट बनाने की रूपरेखा ब्रैडफोर्ड लेज़ली द्वारा बनाई गई थी। दोनों योजनाओं के तुलनात्मक लाभ पर विचार करने के बाद कमिटी इस निर्णय पर पहुँची कि दोनों ही योजनाएँ क्रियान्वयन योग्य हैं। बंदरगाह की इस ओर आवश्यकता की तत्काल आपूर्ति स्क्रू पाइल जेटियों के निर्माण से हो सकती है। कमिटी ने सुझाव दिया कि किसी निजी कम्पनी को यह कार्य सौंप अपने अधिकारों में कमी करने के स्थान पर सरकार किसी सार्वजनिक प्रतिष्ठान से अपने नियंत्रण और अपनी देखरेख में यह कार्य करवाये। इस सलाह पर अमल करते हुए 1863 ई. में बंदरगाह के सुधार के लिये रिवर ट्रस्ट का गठन हुआ। 1867 ई. में अपने संक्षिप्त एवं अस्थिर कार्यकाल के बाद ही रिवर ट्रस्ट गहन समस्याओं से घिर गया। सन् 1911 में आसाम के भूतपूर्व चीफ़ कमिश्नर तथा इंडियन नेशनल काँग्रेस के अध्यक्ष सर हेनरी कॉटन ने 1867 ई. में अपने कलकत्ता आगमन पर संस्मरण लिखा। तब वहाँ कोई जेटी नहीं थी। तथा कॉटन और दूसरे यात्रियों को "नदी तट तक फैले कीचड़-कादे को कुलियों की पीठ पर लद कर पार करना पड़ा था।" कॉटन को अधिकारिक रूप से सूचना दे दी गई थी कि कलकत्ता बंदरगाह स्वभाव से आत्मीय है किन्तु शिपिंग की सुविधाओं तथा आधुनिक उपकरणों में संसार के सभी बंदरगाहों से सबसे अधिक पिछड़ा हुआ है। 1870 ई. में पत्तन न्यास के गठन के पश्चात् सर हेनरी ने प्रसन्नतापूर्वक दर्ज किया कि कुछ ही वर्षों में इस अवस्था में पूर्ण परिवर्तन हुआ है। जगमगाती जेटियाँ और गोदियाँ कलकत्ता की शान बन गईं अभी तक जिनकी अनुपस्थिति से कलकत्ते को शर्मिंदगी उठानी पड़ती थी।28

अध्याय 5

पत्तन न्यास का जन्म

1858 ई. के इंडिया एक्ट से भारत सीधे ब्रिटेन की महारानी के अधिकार में आ गया। इसने भारतीय साम्राज्य में स्थिरता और शान्ति के नए युग का सूत्रपात किया। ईस्ट इंडिया कम्पनी की नीतियों में कुछ मूलभूत परिवर्तन घटित हुए। अब सरकार जनसेवा के कार्यों से अधिक जुड़ी।1 इस देश के आर्थिक विकास पर इसके दूरगामी प्रभाव पड़े।

परिवहन और संचार के माध्यमों - रेलमार्ग, वाष्पीय जहाज, टेलीग्राफ और केबिल ने भारत की तस्वीर बदल दी। हाँलाकि पहली बार गंगा में वाष्पीय जहाज़ का परिवहन 1857 के विद्रोह से कुछ वर्ष पूर्व ही आरंभ हुआ था। बड़े स्तर पर अन्तर्देशीय वाष्पीय नौवहन बाद में विकसित हुआ। रेलमार्ग का निर्माण भी 1857 के बाद की घटना है। 1870 ई. तक रेल का ऐसा सामान्य मार्ग निर्मित हो गया था जो विभिन्न प्रान्तों एवं प्रत्येक प्रान्त के पृष्ठ प्रदेशों को उसके बंदरगाह से जोड़ता था। इसी के साथ बिजली के टेलीग्राफ तंत्र का विकास हुआ। 1865 ई. में भारत और योरोप के बीच पहला टेलीग्राफ सम्पर्क स्थापित हुआ। समुद्री तारों के बिछने के साथ ही बाहर की दुनिया से भारतीय टेलीग्राफ सम्पर्क संतोषजनक स्थिति में आ गया।

1869 ई. के अंत में स्वेज नहर के आरंभ होते ही परिवहन के क्षेत्र में क्रान्तिकारी परिवर्तन हुए। इससे इंग्लैंड और भारत के बीच दूरी में 4000 मील की कमी आई तथा इसने पूर्वी गोलार्द्ध की कूटनीतिक स्थिति बदल दी। भूगोल में किये गए सफल हस्तक्षेप से हुए क्रान्तिकारी परिणामों की जितनी भी प्रशंसा की जाए कम है। नौवहन के विकसित प्रमाण भारतीय बंदरगाह, जैसे कलकत्ता बंदरगाह, अब पश्चिम और उत्तर की ओर उन्मुख हो सकते थे। अब तक की सख्त भू संधि को फर्दिनांद द लेसेप्स की प्रतिभा ने एक रुकावट मात्र में बदल दिया था।2

इस नहर को समकालीनों ने अत्यन्त महत्त्वपूर्ण घटना माना। 'इकॉनॉमिस्ट' ने टिप्पणी कीः " . . . व्यापार के सम्बन्ध में इस नहर जैसी सफलता पहले कभी नहीं मिली।"3 इसका दोहरा महत्त्व था। इसने पूर्व और पश्चिम की यात्रा की दूरी घटाने के साथ ही समुद्री नौवहन में वाष्प की स्थानापन्नता को प्रेरित किया। इस नहर से ब्रिटेन से भारतीय बंदरगाहों तक बड़ी लाइनों की व्यवस्था हुई।

रेलमार्ग और टेलीग्राफ का विस्तार, स्वेज नहर वाष्पीय जहा.जों और केबिल लाइनों ने भारत में व्यापारिक क्रान्ति की पृष्ठभूमि तैयार की।4

भारत पहले ही केवल कृषि पर आश्रित अर्थव्यवस्था से उद्योगों पर आश्रित अर्थव्यवस्था की ओर उन्मुख हो चुका था। जूट उद्योग स्थापित हो चुका था; सूती वस्त्र उद्योग विकसित हो रहा था। भारत का पुराना आर्थिक अकेलापन जा चुका था। भरणपोषण के लिये कृषि पर आश्रित अर्थव्यवस्था को कुटीर उद्योग की सहायता मिली और बदलते विश्व व्यापार की परिस्थितियों में थोड़ा बहुत विदेशी व्यापार भी विकसित होने लगा था। खाद्यान्नों का स्थान नकदी फसल ने, घरेलू उपभोग के लिये उत्पादन का स्थान विदेशी कारखानों के लिये उत्पादन ने ले लिया था। परिवहन की सुधरती अवस्था के प्रतीक रेलमार्ग के लगातार विकास ने पूरे उपमहाद्वीप को एक इकाई में बदल दिया था जो पूरे विश्व से जुड़ी हुई थी। इसने भी आन्तरिक तथा बंदरगाह और उससे सम्बन्धित क्षेत्र के व्यापार को प्रभावित किया।

स्वाभाविकतः इन परिवर्तनों ने कलकत्ता बंदरगाह को भी प्रभावित किया। इस बंदरगाह से सम्बद्ध एक विशाल क्षेत्र था। कलकत्ता पूरे बंगाल, बिहार, आसाम और पूर्व-पश्चिम प्रान्तों के एक भाग को नमक भेजता था। इंग्लैंड से आने वाली सामग्री इसी बंदरगाह से एक बड़े क्षेत्र में वितरित होती थी। हुगली के इसी बंदरगाह से योरोप को पूर्व-पश्चिम प्रान्तों से कपास, पूर्व पश्चिम प्रान्तों, बिहार और बंगाल से नील तथा आसाम और कछार से चाय मिलती थी। यही नहीं चीन को पूर्व पश्चिम प्रान्तों और बिहार से अफीम भी कलकत्ता के ही माध्यम से मिलती थी।5 चीन और ब्रिटेन के बीच का व्यापार कलकत्ता के ही माध्यम से होता था।6 ब्रिटेन के सुदूर पूर्व के व्यापार के जटिल तंत्र से भारत से एक भारी-भरकम वार्षिक राशि का भुगतान ब्रिटेन को किया जाता था। यह भुगतान चीन की चाय के निर्यात के रूप में होता था जिसे कर से छूट मिली हुई थी। साठ के दशक में कलकत्ते से निर्यात होने वाली वस्तुओं में जूट और जूट से बनी सामग्री की वृद्धि हुई।

कुल मिला कर, बदलते हुए आर्थिक परिप्रेक्ष्य में कलकत्ता बंदरगाह के एक महत्त्वपूर्ण बंदरगाह में परिणत होने के सभी आसार दिख रहे थे। 1854 से 1864 के बीच में कलकत्ते का समुद्री चाय व्यवसाय दुगुना होकर 19,13 करोड़ रुपयों से बढ़कर 40,53 करोड़ हो गया। एक दशक में यह उलेखनीय वृद्धि थी। इन अपेक्षाओं और विकास ने सरकार को सक्रियता बढ़ाने पर बाध्य किया यद्यपि उसका रवैया अभी भी यही था कि उसे हस्तक्षेप न करना पड़े। प्रत्यक्षतः सरकार का रुझान आर्थिक राजधानी के निर्माण पर अधिक था जिसमें रेलमार्ग, सड़क मार्ग और बंदरगाह प्रमुख भूमिका का निर्वाह करते हैं। अब सरकार अपने साम्राज्य से लाभ की फसल काटना चाहती थी।

इस नीति के फलस्वरूप प्रमुख भारतीय बंदरगाहों पर कुछ ध्यान दिया गया। सामान्य धारणा यह थी कि देश के व्यापार में बंदरगाह महत्त्वपूर्ण हैं। इन समुद्री बंदरगाहों की सीमित सुविधाओं के कारण व्यापार का विकास कम हो रहा है।7 कलकत्ता बंदरगाह की नौवहन सुविधाओं की पूर्ति अभी भी आकांक्षा ही बनी हुई थी, किन्तु व्यापार की उल्लेखनीय प्रगति को देखते हुए इसके उज्जवल भविष्य के निश्चय से प्रोत्साहित बंदरगाह प्रशासन में सुधार आवश्यक जान पड़ा।

पत्तन का विचार

कलकत्ता निवासियों के पास बंदरगाह के सुधार के लिये सुझावों की कमी नहीं थी। समय-समय पर सुझावों और योजनाओं की झड़ी लगी रहती, किन्तु ये सभी सलाहें एवं योजनाएँ नवजात थीं। अधिकांश योजनाएँ अक्सर तर्क तक सीमित थीं। इनके निर्णयों को ठोस रूप से क्रियान्वित नहीं किया जाता था। जेटी योजना पर विचार कर समिति की रिपोर्ट से 1863 ई. में रिवर ट्रस्ट के गठन का विचार किया गया। कमिटी ने अन्य बिन्दुओं के अतिरिक्त इस बात की सिफारिश की कि निजी कम्पनियों को इसे सौंप कर अपने अधिकार सीमित करने के बजाए सरकार इसे किसी सार्वजनिक प्रतिष्ठान को सौंपे जिसका निरीक्षण एवं नियंत्रण उसके हाथों में हो।8

बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर भारत सरकार को पहले ही कलकत्ता शहर और कलकत्ता बंदरगाह के लिये एक न्यास के गठन का सुझाव दे चुके थे। इस न्यास का कार्य सर्कुलर नहर एवं टॉली नाला के बीच समुद्र तथा नदी तट के विकास के सभी कार्यों की

व्यवस्थापना देखना था। न्यास को व्यापार, वाणिज्य, नौवहन एवं नगर निगम के साथ ही सरकारी हितों का भी प्रतिनिधित्व करना था।

भारत सरकार इस प्रस्ताव की तार्किकता से सहमत हुई और उसने कमिटी से जानना चाहा कि कैलकटा म्युनिसिपलिटी बिल के अन्तर्गत इन कार्यों के किये जाने की संभावना है या नहीं। इस संदर्भ में जून 1863 में बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने लेफ्टिनेंट गवर्नर जनरल द्वारा प्रस्तावित विशिष्ट एवं अलग न्यास की स्थापना की .जोरदार वकालत की। उनके विचार से ऐसी कोई अलग संस्था बंदरगाह के सुधार का कार्य नगर निगम की तुलना में अधिक अच्छे ढंग से कर सकती थी।9

भारत सरकार ने इस विचार का अनुमोदन करते हुए बंदरगाह के लिये एक अलग न्यास के गठन का समर्थन किया। यह रिवर ट्रस्ट और सिटी ट्रस्ट को संयुक्त किये जाने की संभावना के विपक्ष में था। ऐसा होने पर कैलकटा म्युनिसीपलिटी की तुलना में बंदरगाह के हितों को दूसरा दर्जा दिये जाने का भय था। इस पर भी विचार किया गया कि कलकत्ता बंदरगाह वहाँ से होने वाले व्यापार पर कर प्राप्त करता है, दूसरे शब्दों में इसकी टैक्स लेवी के अन्तर्गत पूरी गंगा घाटी और उसके बाद का क्षेत्र भी आता है। किसी स्वतंत्र न्यास को इसका अधिकार सौंपने पर यह राशि नौवहन की प्रत्येक सुविधा जुटाने पर खर्च की जा सकेगी, किन्तु न्यास के नगर निगम में विलीन कर दिये जाने पर बहुमत कलकत्ता शहर के हितों के सम्बन्ध में सचेत होगा अतः व्यापार से उपलब्ध कर राशि को नगर निगम शहर की आवश्यकताओं पर खर्च करने को लुब्ध होगा। भारत सरकार ने लिवरपूल मामले का उदाहरण देते हुए चेतावनी दी कि लिवरपूल शहर के पुराने चार्टर के अनुसार शहर लिवरपूल को यह अधिकार था कि वह बंदरगाह पर आने वाले जहा.जों से कर वसूल सके। लेवी द्वारा वसूली गई यह राशि ब्रिटेन के सम्पूर्ण व्यापार का एक बड़ा अंश थी। इस बड़ी राशि का उपयोग स्थानीय दरों में सहायता देने के लिये किया गया। यह राशि पूर्णतः नगर निगम के द्वारा प्रयुक्त हुई। भारत सरकार ने कहा कि कलकत्ता के मामले में यह प्रयोग करने पर ऐसा ही घटित होने का संकट है अतः दोनों के विलय का सुझाव एकदम नहीं दिया जा सकता।

भारत सरकार ने यह प्रस्ताव भी रखा कि सम्पूर्ण हुगली नदी, बंदरगाह की उतरी परिसीमा से सैंडहेड्स तक, के संरक्षण का भार "बोर्ड ऑव ट्रस्टीज़" को सौंप दिया जाये। भारत सरकार के सुझाए गए सिद्धान्तों के आधार पर बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर को एक रिवर ट्रस्ट के गठन का प्रारूप तैयार करने को कहा गया।10

1863 ई. में बंदरगाह के विकास सम्बन्धी गतिविधियों की तीव्रता प्रकारान्तर में शिथिल पड़ गई। इसी बीच 5 अक्टूबर 1864 में आए तूफान ने कलकत्ता बंदरगाह की तटीय सुविधाओं की नाटकीय ढंग से पोल खोल दी। इस तूफान ने पूरे शहर को अपनी चपेट में ले लिया। तूफान के दिन बंदरगाह पर खड़े 195 जहाज़ों में से केवल 23 जहाज़ क्षतिग्रस्त होने से बच पाए। 36 जहाज़ पूरी तरह नष्ट हो गए, 97 जहाज़ों की भारी क्षति हुई और 39 जहा.जों को कम नुकसान पहुँचा।11 इस प्राकृतिक आपदा ने प्रशासन को पुनः एक बार सक्रिय किया। फिर एक कमिटी का गठन किया गया जिसे बंदरगाह की लंगर सुविधाओं के परीक्षण का कार्य सौंपा गया। कमिटी ने अन्य उपकरणों की भी जाँच की। बंदरगाह की बढ़ती आवश्यकताओं को देखते हुए कर्नल फ्रेसर ने पंक्तिबद्ध जेटियों के क्रमिक निर्माण का सुझाव दिया। इस कमिटी के सुझावों के आधार पर बाद की लंगर व्यवस्था बनी।12 बंदरगाह के सुधार के लिये लंबी अवधि के कार्यक्रमों पर भी ध्यान दिया गया। बहरहाल एक 'पब्लिक ट्रस्ट' का विचार जोर पकड़ने लगा। यहाँ तक 1865 ई. में हुगली पर रेल पुल, जलीय गोदी और बंदरगाह सम्बन्धी अन्य सुविधाओं पर विचार करने के लिये बनी कमिटी ने भी 'पत्तन न्यास' के गठन पर सहमति जताई।13

रिवर ट्रस्ट

अंततः 1866 ई. में बेंगॉल लेजिसलेटिव काउन्सिल में कलकत्ता बंदरगाह के सुधार से सम्बन्धित बिल पेश किया गया। आश्चर्यजनक रूप से यह बिल भारत सरकार के सुझावों के विपरीत था। इसमें कलकत्ता नगर निगम को ही बंदरगाह का न्यासी बनाया गया था। कलकत्ते के व्यापारिक समुदाय और बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने इस कदम का विरोध करते हुए गवर्नर जनरल इन काउन्सिल से इस बिल पर सहमति न देने की माँग की।14 गवर्नर जनरल का मानना था कि बंगाल सरकार द्वारा किये गए सुधार कार्यों को पर्याप्त सुयोग मिलना चाहिये तथा अधिनियम के क्रियान्वयन पर भारत सरकार की सजग दृष्टि रहनी चाहिये। राज्य सचिव ने भारत सरकार का समर्थन करते हुए कहा कि यदि बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के तीव्र विरोध के पश्चात् भी इसे लागू किया गया तो स्थिति चिन्ताजनक हो जायेगी।15

अतः 1866 ई. में उस वर्ष एक्ट × (बी सी) के तहत कलकत्ता बंदरगाह के सुधार हेतु प्रथम रिवर ट्रस्ट का गठन हुआ। विशेष लक्ष्यों की आपूर्ति के लिये कुछ लोग 'जस्टिस' पद पर नियुक्त किये गए। यह उस समय के नगर निगम कमिश्नरों की मानद पदवी थी। ह्यू ल्योनार्ड को अभियंता पद पर नियुक्त किया गया। उसे बंदरगाह एवं नदी तट के लिये सुधार कार्यक्रम तैयार करने का दायित्व सौंपा गया, किन्तु न्यास की कार्य प्रणाली सम्बन्धी वास्तविक कठिनाई अभी बाक़ी थी। क़ानून के अनुसार बंदरगाह सम्बन्धी सुधार कार्यक्रम नगर निगम के विभाग के अन्तर्गत था जो जस्टिसों की एक उप समिति की देख रेख में था। जस्टिसों का सभापति इस कमिटी का भी सभापति था और इस कमिटी की कार्यवाही को सदैव जस्टिसों की आम सभा से भी पारित करवाना था।16 व्यापारी समुदाय का अब तक का संघर्ष निश्चय ही इस व्यवस्था के लिये नहीं था। इसके सफल होने में संदेह थे। रिवर ट्रस्ट का जन्म अशुभ मुहुर्त्त में हुआ।

ल्योनार्ड की योजना

इस बीच ह्यू ल्योनार्ड अपने काम में लगा रहा। सन् 1867 में उसने "इम्प्रूवमेंट ऑव द पोर्ट ऑव कैलकटा" (कलकत्ता बंदरगाह का सुधार) शीर्षक से एक पर्चा जारी किया। इसमें उसने बंदरगाह के व्यापार की सुविधा के कुछ तात्कालिक उपायों की रूपरेखा प्रस्तुत की। इनमें आरम्भिक अवस्था में अनुबंधित गोदामों और रेलवे घाट के बीच जहाजों का समायोजन, टकसाल और अहीरीटोला के बीच देशी नावों का समायोजन तथा रेलवे घाट के उत्तर में स्टीमरों के समायोजन को सम्मिलित किया गया।

ल्योनार्ड के पर्चे से हमें उन दिनों के कलकत्ता बंदरगाह की कार्गो संचालन विधि सम्बन्धी कुछ रोचक झलकियाँ मिलती हैं। निर्यात कार्गो को कस्टम हाउस से गुज़रना नहीं पड़ता था। जहाज़ नदी में लंगर डालते थे। शहर के स्टोरों से नदी तट की माल ढुलाई ठेला गाड़ी में होती थी। नदी तट से नाव तक इस माल को या तो मज़दूर अपने सिर पर लाद कर ले जाते थे या इसे तख्तों की सहायता से लुढ़का कर ले जाया जाता था। इन नावों को जहाजों के बगल में लगाया जाता था। जहाज़ की घिरनी द्वारा इसे जहाज़ पर लादा जाता था। विभिन्न रेल मार्गों से आया माल सम्बन्धित शहरों के गोदामों में उतारा जाता था। यहाँ इस माल की

छँटाई होती थी। इस भीड़ को नियंत्रित करने के लिये कोई ऐसी बड़ी जगह नहीं थी जो रेलमार्ग और जहाज़ दोनों के लिये सुविधाजनक हो।

कार्गो जहाजों से माल उतारना भी इतना ही कष्टदायक था। जहाज़ नदी में उपयुक्त स्थान पर लंगर डालते थे। नावें उनके बगल में आकर लगती थीं, उन पर माल लाद कर उन्हें नदी किनारे लाया जाता था। उन्हें कस्टम हाउस के अधिक से अधिक नजदीक जाने का प्रयास होता था। माल को म.जदूरों के सिरों या तख्तों पर लुढ़का कर .जमीन पर लाया जाता था। फिर बैलगाड़ी या मजदूरों के सिरों पर लाद कर कस्टम हाउस पहुँचाया जाता था। यहाँ माल की जाँच होती थी। यहाँ से उसे किसी सार्वजनिक जगह या अनुबंधित गोदामों में पहुँचाया जाता था। ल्योनार्ड ने इस पूरे सिलसिले को "अत्यधिक परिश्रमजनक, महँगा और असंतोषजनक" बताया। नदी में स्टीमरों से लाये गए माल की ढुलाई भी लगभग इसी क्रिया से होती थी। रेलमार्ग से आने-जाने वाला सामान भी ऐसे ही ढोया जाता था। भविष्य की योजना के सम्बन्ध में ल्योनार्ड ने कहा कि किसी भी बंदरगाह की सुधार-योजना के लिये गोदी या गोदियों का निर्माण आवश्यक अंग है।17

ल्योनार्ड के दो सुझाव अभी कागज पर ही थे कि अपने सोलह महीनों के निर्माणकाल में ही रिवर ट्रस्ट निष्फल प्रमाणित हो गया। अर्थ सम्बन्धी विषयों में पराश्रित होने के कारण न्यास किसी भी योजना को क्रियान्वित नहीं कर सका। बेंगॉल लेजिसलेशन काउन्सिल द्वारा पारित एक बिल पर गवर्नर जनरल इन काउन्सिल ने अपनी सहमति देने से मना कर दिया, क्यों कि इसमें न्यासियों को क.र्ज उठाने की सुविधा दी गई थी। न्यासियों को आर्थिक मामले को आगे बढ़ाने का अधिकार तब ही था जब उनके द्वारा प्रस्तावित योजनाओं को एक अनुमानित व्यय के साथ भारत सरकार से अनुमोदन करवा लेफ्टिनेंट गवर्नर के निर्देशन में अन्य सामान्य सार्वजनिक कार्यों के स्तर पर क्रियान्वित किया जाता। इन कार्यों को केवल लेफ्टिनेंट गवर्नर की अनुशंसा और पोर्ट कमिटी के अनुमोदन पर ही न्यासियों को सौंपा जा सकता था। भारत सरकार को आरंभ से ही रिवर ट्रस्ट पर पर्याप्त भरोसा नहीं था। इसे स्वतंत्र रूप से काम करने का अवसर कभी नहीं दिया गया। न्यास ने इतने बंधनों में काम करने से इंकार कर दिया। अपने संक्षिप्त एवं निष्फल कार्यकाल के बाद न्यास भंग कर दिया गया। बंदरगाह का प्रशासन पुनः स्थानीय सरकार को सौंप दिया गया। ह्यू ल्योनार्ड सरकारी सेवा में लौट गए। नदी तटीय भूमि सरकारी प्रतिनिधि पुलिस कमिश्नर के अधिकार क्षेत्र में आ गई। इस प्रकार रिवर ट्रस्ट के आरंभ का परिणामविहीन अंत हुआ। अपने 16 महीने के जीवन काल में इस ट्रस्ट का एकमात्र उल्लेखनीय कार्य ह्यू ल्योनार्ड की रिपोर्ट रही।18

जेटियों का निर्माण

रिवर ट्रस्ट की असफलता के बाद स्थानीय सरकार ने बंदरगाह प्रशासन के पुनर्गठन का और अधिक ठोस आधारों पर प्रयास आरंभ किया। छोटी अवधि के उपाय के रूप में सरकार ने ह्यू ल्योनार्ड द्वारा सुझाये गए सुधार कार्यों को लागू करने का निर्णय लिया। इन योजनाओं को पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट द्वारा लागू किया गया। आरंभ 'फोर स्क्रू पाइल' जेटी.ज के निर्माण से किया गया। इसी के साथ समुद्र मार्ग के व्यापार को अपने हाथों में लेते हुए क्रेनों तथा छाजनों की व्यवस्था की गई। मैसर्स मैरीलर एंड एडवर्डस के साथ पाँच लाख के अनुमानित व्यय का एक व्यापारिक समझौता किया गया। हाँलाकि इस प्रोजेक्ट की आखिरी तारीख अगस्त 1869 ई. थी पर जेटियाँ अक्टूबर 1869 ई. में बन कर तैयार हुईं। तबसे इनका लगातार व्यवहार होता रहा।19

इन जेटियों के निर्माण से कलकत्ते के जलीय सीमान्त को एक नई सज्जा मिली तथा कलकत्ता बंदरगाह की इतिहास-बही में एक नया अध्याय जुड़ा।

लंबी क्रेनों वाली जेटियाँ निस्संदेह इस बंदरगाह का अनूठापन थीं, किन्तु इनका कार्य बंदरगाह की क्षितिज सीमा परिवर्तन से कहीं आगे का था। कहा जा सकता है कि जेटियों ने बंदरगाह के इतिहास का द्वितीय काल आरंभ किया। अब आयात व्यापार ह्यू ल्योनार्ड द्वारा वर्णित अव्यवस्थित बदहाली का शिकार नहीं रहा। हाँलाकि इसमें भी अपवाद थे अभी भी नमक नावों से नदी पार कर सलकिया के नमक गोला में पहुँचाया जाता था, कोयला गार्डेन रीच में उतारा जाता था। अपने आयातित माल को उतार कर जहाज़ नदी में लंगरों में जा लगते थे जहाँ इनके कार्गो में जूट, जूट के बोरे, चाय, तीसी, चमड़ा और खाल लादे जाते थे। पहली बार जेटियों पर आने वाले कार्गो कुशलता पूर्वक व्यवस्थित किये गए तथा उठाईगिरी की पुरानी समस्या को भी बड़ी सीमा तक नियंत्रित किया जा सका। कलकत्ता बंदरगाह अपना पुराना चोला बदल रहा था और अब यह वास्तविक अर्थों में एक आधुनिक बंदरगाह होने जा रहा था।

जेटियों के निर्माण काल में सरकार ने नदी तट के कुछ भाग को पाट कर उसके किनारे सड़क और कुछ घाट बनाने की योजना को स्वीकृति प्रदान की। यह आन्तरिक व्यापार की सुविधा के लिये किया गया। अगस्त 1870 में यह काम पूरा हुआ। यहीं से कलकत्ते के प्रसिद्ध घाट अस्तित्व में आए।

सरकार द्वारा जेटियों और घाटों का निर्माण चुंगी कलक्टर के नियन्त्रण में किया गया। यह ध्यान रखा जाना चाहिये कि आरंभ में बहुत सी प्राथमिक कठिनाइयों को दूर किया जाना था। इसमें बहुत सी चीजों का तय किया जाना आवश्यक था जैसे शुल्क वसूली, जहाजों से माल उतारने का नियमन, माल का भंडारण और सुपुर्दगी। संक्षेप में एक पूरे विभाग का सम्पूर्णतः पुनर्गठन किया जाना था। इस कार्य को चुंगी कमिश्नर क्रॉफोर्ड ने अत्यन्त कुशलता और सफलतापूर्वक सम्पन्न किया। अपने सामान्य कार्य भार के अतिरिक्त उसने नवम्बर 1869 से अक्टूबर 1870 में कमिश्नर्स के हाथों विधिवत् यह कार्यभार आने तक, इस दायित्व का भी निर्वाह किया। कमिश्नरों को क्रॉफोर्ड के अनुभवों एवं सुझावों का खूब लाभ मिला। उन्होंने खुल कर इनका उपयोग किया। बंदरगाह के कार्यों के लिये नियम आदि बनाने में भी उन्हें क्रॉफोर्ड की अच्छी सहायता मिली। बंदरगाह के विकास के इस निर्णायक बिन्दु पर क्रॉफोर्ड का यह योगदान अत्यन्त महत्त्वपूर्ण है। क्रॉफोर्ड पर क्रेनों के वास्तविक कार्य, भवनों के निर्माण और रख-रखाव का भार नहीं था, यह हुगली रिवर डिवीज़न के कार्यकारी अभियंता के नियंत्रण में था। 1869 ई. में जेटियों की सफलता को स्वीकार करते हुए सरकार ने और दो स्क्रू पाइल जेटियों और छाजनों के निर्माण की अनुमति दी। पोर्ट कमिश्नरों को दायित्व सौंपे जाने तक यह निर्माण कार्य चल रहा था।20

बंदरगाह कोष घोटाला

कलकत्ता बंदरगाह इस समय अपनी कोष सम्बन्धी अनियमितताओं के लिये खूब चर्चा में रहा। 1856-57 में बंदरगाह एवं उसके शुल्क के नियमन हेतु इस कोष की स्थापना की गई थी। सात वर्षों में इसमें भारी कमी पाई गई साथ ही सरकारी ऋण 4,00,000 रुपयों तक पहुँच गया। इस पर अन्य कोई ऋणभार नहीं था। पर्याप्त नकद राशि, बिना चुकाए गए बिल और तरल

स्टॉक को मिला कर इसकी राशि 9,39,813 रुपये थी। अगले पाँच वर्षों में कोष पुनः गड़बड़ अवस्था में था। इस पर 27,64,221 रुपए की ता.जा ऋण राशि का भार था। इसमें तूफान से हुए नुकसान की मरम्मत का खर्च, हल्के जहा.जों की आपूर्ति, एक नए ड्रेजर का क्रय, एक स्टीम अग्नि इंजन और पूरे बंदरगाह में बने नए लंगरों का खर्च शामिल था। सारी आवश्यक सामग्री सरकार द्वारा दिये जाने के कारण सरकार इस कोष के लिये मुख्य क.र्जदाता थी। इस लगातार बार बार भारी घाटे की आपूर्ति के लिये भारत सरकार ने स्थानीय सरकार को बंदरगाह शुल्क बढ़ाने की सलाह दी। 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव दिया गया। बंदरगाह का शुल्क प्रति टन 4 आना से बढ़ कर प्रति टन 8 आना हो गया। इसके प्रभावीकरण का बिल बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर की काउन्सिल में पेश किया गया।22

इस प्रस्तावित बिल से कलकत्ते के व्यापारियों में तीव्र असंतोष की सृष्टि की। चारों ओर से तीखा विरोध सामने आया। इसमें बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स की अग्रणी भूमिका रही। इसने बंदरगाह कोष के हिसाब की कड़ी जाँच के लिये एक कमिटी के गठन की माँग की। कैलकटा ट्रेडर्स एसोसियेशन ने भी बंदरगाह शुल्क की वृद्धि का विरोध करते हुए कहा कि वह अपना व्यापार कलकत्ते से बम्बई ले जायेगी।24 काउन्सिल में इस बिल पर चर्चा के समय एक ग़ैर सरकारी सदस्य एच. एच. सदरलैंड ने कहा कि वाणिज्यिक समुदाय शुल्क वृद्धि के विरूद्ध है, क्योंकि कलकत्ता पहले से ही एक मँहगा बंदरगाह है।

शुल्क वृद्धि के विरूद्ध कलकत्ते के व्यापारियों की आवा.ज अकेली नहीं थी। इंग्लैंड में दबाव दिया जा रहा था कि कलकत्ते पर व्यापार के बढ़ते भार को कम किया जाये। भारत सचिव, डयूक ऑव आर्गिल को जनरल शिपओनर्स सोसायटी और एस.बी. ग्रीव्स, लिवरपूल शिपओनर्स एसोसियेशन की ओर से एम.पी. का ज्ञापन दिया गया। इन ज्ञापनों में कहा गया कि विश्व के अन्य बंदरगाहों की तुलना में कलकत्ता बंदरगाह पर पहले से ही व्यापार का बोझ अधिक है। मोटे तौर पर की गई गणना के आधार पर कलकत्ते में जहाजों का औसत 22 सिलिंग 6 पेनी 25 सिलिंग प्रति रेखांकित टन था जब कि बम्बई में यह 10 सिलिंग से अधिक नहीं था। कलकत्ता बंदरगाह के शुल्क में और वृद्धि किये जाने की अवस्था में जहाज़ इस बंदरगाह की ओर आना छोड़ सकते थे। राज्य सचिव से पूरी जाँच की प्रार्थना की गई ताकि यह निर्धारित किया जा सके कि बंदरगाह शुल्क की वृद्धि आवश्यक है या नहीं।25

इन ज्ञापनों ने राज्य सचिव को प्रभावित किया। तब तक कलकत्ता बंदरगाह की आर्थिक व्यवस्था की बदहाली के सम्बन्ध में सभी जान चुके थे। अगस्त 1869 ई. में डयूक ऑव आर्गिल ने भारत सरकार के समक्ष अपनी इच्छा प्रगट की कि इन ज्ञापनों पर समुचित ध्यान दिया जाये तथा कमिटी द्वारा पाए गए तथ्यों को उस तक जल्द से जल्द पहुँचाए जाए।

तब सरकार 'पोर्ट फंड' मामले में कड़ी छान-बीन के लिये बाध्य हुई। पोर्ट फंड की अवस्था उसकी आय व्यय के निरीक्षण और मामले की छान-बीन के लिये एक कमिटी का गठन किया गया। लेखा विभाग के कंट्रोलर जनरल, मास्टर अटैंडेंट, बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के सभापति और उपसभापति इस कमिटी के सदस्य थे। इसने छः महीने की जाँच के बाद 18 जनवरी 1870 में अपनी रिपोर्ट दाखिल की। इसकी मुख्य सिफारिशों में कहा गया कि बंदरगाह के आय-व्यय के अपने खर्च को उससे सम्बन्धित नहरों के रखरखाव के आय-व्यय से अलग किया जाना चाहिये। बंदरगाह के कोष को बंदरगाह तक सीमित रखा जाना चाहिये।27 इस समिति की सिफारिशों ने बंगाल सरकार की नीतियों को प्रभावित किया परिणाम स्वरूप लेफ्टिनेंट गवर्नर काउन्सिल में कलकत्ता बंदरगाह के सुधार के लिये पहले ही प्रस्तुत की जा चुकी योजना पर अमल का विचार किया गया। सरकार को यह समझ आ गया कि लाख सदिच्छा के पश्चात् भी कलकत्ता बंदरगाह के कोष का उचित नियमन तब तक संभव नहीं है जब

तक कि सरकार और इस कोष के बीच का लेखा-जोखा समायोजन पूरी तरह सरकारी लेखा अनुभाग (गवर्नमेंट एकाउन्ट डिपार्टमेंट) के हाथों में है। व्यापारियों और शिपिंग एजेन्टों की सतुष्टि इतने से ही संभव नहीं थी। इन परिस्थितियों में बंदरगाह की व्यवस्था के लिये 'पोर्ट कमिश्नर्स' के एक बोर्ड का गठन ही एकमात्र संतोषजनक उपाय दीख पड़ा। प्रत्यक्षतः अब कोई दूसरा मार्ग नहीं बचा था। सरकार के बंदरगाह सम्बन्धी मामलों और व्यापार के हितों की रक्षा में संतुलन बनाने के प्रयास का उपाय ही सबसे सुगम जान पड़ा। इस विचार को भारत सरकार के सामने इस अनुरोध के साथ रखा गया कि स्थानीय सरकार को प्रस्तावित बोर्ड ऑव कमिश्नर्स के गठन के पश्चात् बंदरगाह का प्रबंधन सौंपने का अधिकार दिया जाये।28

इस सम्बन्ध में भारत सरकार का रवैया उत्साहजनक था। 30 मार्च 1870 को हुई एक सभा में गवर्नर जनरल इन काउन्सिल ने समस्याओं पर सावधानी से विचार किया। इस सभा में लेफ्टिनेंट गवर्नर भी आमन्त्रित थे। लेफ्टिनेंट गवर्नर सर विलियम ग्रे भारत सरकार को पत्तन न्यास योजना से सहमत करने में अपने प्रभाव का उपयोग कर सकते थे। बहुत बाद में लेफ्टिनेंट गवर्नर के मातहत बंगाल के इतिहासकार सी.ई. बकलैंड ने पत्तन न्यास का वास्तविक संस्थापक सर विलियम को माना।29 जो भी हो, गवर्नर जनरल इन काउन्सिल ने आर्थिक विभाग के एक प्रस्ताव में लिखा था कि स्वेज़ नहर के कारण कलकत्ता बंदरगाह को भारी प्रतियोगिता का सामना करना पड़ रहा है। इसलिये काउन्सिल ने बंदरगाह की व्यवस्था को कमिश्नर्स को सौंपे जाने के प्रस्ताव का समर्थन किया।30

कलकत्ते में पत्तन न्यास का गठन, और बम्बई और रंगून में बंदरगाहों के सम्बन्ध में उठाए गए विभिन्न कदम उस समय चल रहे एक बृहद अभियान का अंश थे। ये उन्नीसवीं शताब्दी में बंदरगाह के अधिपतियों एवं प्रशासकों के आत्मविश्लेषण का परिणाम थे। इन विश्लेषकों ने राष्ट्रीय, नगर पालिका सम्बन्धी, निजी एवं रेलवे के स्वार्थों को ध्यान में रखा। इन संस्थानों की उस समय विभिन्न भूमिकाएँ थीं। न्यास सम्बन्धी एक रुझान नगरपालिका के नियन्त्रण से मुक्त होकर सरकारी न्यास जैसी संस्था बनाना था। लिवरपूल बंदरगाह का प्रशासन एक कार्पोरेशन कमिटी द्वारा सहज ही संचालित किया जा रहा था; जिसके प्रशासन में बंदरगाह का प्रयोग करने वालों का प्रतिनिधित्व क्रमशः बढ़ता जाता था। बंदरगाह के आस-पास के व्यापारिक क्षेत्र के प्रयोक्ताओं के असंतोष के कारण, 1853 में रॉयल कमीशन ने एक सरकारी न्यास और मर्सी डॉक्स तथा हार्बर बोर्ड के गठन की सलाह दी। कमीशन का यह सुझाव 1857 में क्रियान्वित हुआ, इसके अठ्ठाईस सदस्यों में से चौबीस सदस्य जहा.ज और माल पर शुल्क चुकाने वालों के प्रतिनिधि थे। इस प्रवृत्ति का एक और उदाहरण क्लाइड प्रशासन था जिसका उद्भव नगरपालिका के हाथों हुआ था, किन्तु 1858 ई. में यह क्लाइड नेवीगेशन ट्रस्ट में बदल गया। इन प्रयोगों की सफलता ने भारत में पत्तन न्यास के प्रेरकों को बंदरगाह के प्रशासन में सरकारी न्यास सिद्धान्तों को आ.जमाने को उत्साहित किया।

कलकत्ता पतन न्यास का संविधान

जनवरी 1870 ई. में कलकत्ता बंदरगाह के सुधार के लिये काउन्सिल में एक बिल प्रस्तुत किया गया। इस बिल का उद्देश्य बंदरगाह प्रशासन की एक स्थायी संस्था का संविधान निर्माण था। 1869 ई. में काउन्सिल अन्तरिम उपाय के रूप में एक 'शार्ट एक्ट' पास कर चुकी थी ताकि स्थायी व्यवस्था निर्माण तक कार्य चलाया जा सके।32 नए बिल पर ध्यान से चर्चा की गई।

संविधान निर्माण सम्बन्धी कई प्रकार के विचार सामने आए। चेम्बर ऑफ कॉमर्स ने पंद्रह सदस्यीय एक समिति के गठन का सुझाव दिया, लफ्टिनेंट गवर्नर सदस्यों की संख्या दस रखना चाहता था। कुछ लोगों के विचार से यह समिति एक सदस्यीय होनी चाहिये थी। भारत सरकार समिति के सदस्यों की संख्या सात चाहती थी। सर एशले ईडेन ने बिल प्रस्तुति के समय कहा कि प्रस्तुत बिल को एक समझौते के रूप में देखा जाए और उन्होंने आशा की कि इससे एक कामचलाऊ आयोग का गठन हो सकेगा।

बिल के प्रतिबंधित रूप को कड़ी आलोचना का सामना करना पड़ा। रिवर ट्रस्ट एक्ट की ही तरह इस बिल में भी न्यासियों को नदी तट की गतिविधियों तक सीमित रखा गया एवं घाटों तथा जेटियों के निर्माण का भार सौंपा गया। इसका अर्थ उन्हें बंदरगाह की सैंडहेडस से उत्तरी सीमा के अधिकार क्षेत्र से बाहर रखना था। यह पुनः भारत सरकार के मूल सुझाव के अनुरूप नहीं था। कमिश्नरों की इस प्रस्तावित संख्या को दिये गए सीमित अधिकारों ने कलकत्ते की वाणिज्यिक बिरादरी को निराश किया। बेंगॉल ऑव कॉमर्स ने संभावित न्यास के दायित्वों को "सामान्य घाट निर्माताओं का कार्य कहा, जिसे अन्य किसी संस्था से कम कीमत और कम झंझट में करवाया जा सकता है।" मैसर्स ग्लैडस्टोन, विली एंड कम्पनी ने भी कमिश्नर्स के सीमित अधिकारों का विरोध किया। जिनके तहत वे "सरकार के अधीनस्थ कार्यकारी अधिकारी की भूमिका का ही निर्वाह कर सकते थे।" यह केवल उन व्यापारियों के समय की बर्बादी थी जिन्हें इस कार्य के लिये बुलाया गया था।34 सरकार ने इन आपत्तियों को ध्यान से सुना। बिल की वैधानिक प्रक्रिया के दौरान बिल में परिवर्तन किये गए। अंततः सरकार और कमिश्नर इस बात पर सहमत हुए कि कमिश्नरों के पास ऐसे अधिकार होंगे जिनसे वे बंदरगाह का संरक्षण कर सकें।35

1870 ई. के एक्ट V को गवर्नर जनरल इन काउन्सिल की 12 अगस्त 1870 में सहमति मिली और 17 अक्टूबर 1870 से यह लागू हुआ - कलकत्ता पत्तन न्यास का यही जन्म दिवस है।36 इस प्रकार एक महत्त्वपूर्ण संस्थान भारत पत्तन न्यास अस्तित्व में आया। बंदरगाह प्रशासन सम्बन्धी लंबे समय से चली आ रही समस्या का यही समाधान जान पड़ा कि इसे कमोबेश स्वतंत्र हाथों में सौंप दिया जाए। जल्दी ही अन्य भारतीय बंदरगाहों ने भी कलकत्ता का अनुकरण किया। इस क्रम में 1873 ई. में बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट एक्ट पास कर बम्बई दूसरे स्थान पर रहा।37 रंगून पत्तन न्यास से 1880 में अधिभार ग्रहण किया। 1886 ई. में कराची पत्तन न्यास की स्थापना हुई। 1905 ई. के पहले मद्रास पत्तन न्यास का गठन नहीं किया जा सका। कलकत्ते की ही तरह अन्य बंदरगाहों के प्रशासन भी सार्वजनिक न्यासों के स्वशासन के अन्तर्गत आ गए। इसे पहले के अर्गलाहीन निजी व्यापार के अंग्रेजी ढंग को अभी तक अप्रयुक्त समाजवादी आदर्श के सार्वजनिक स्वत्व के रूप में देखा जा सकता है।38 न्यास को जनता पर उसे दी गई सेवाओं के बदले में कर लगाना था, इसमें उसका अपना निजी लाभ नहीं था। इस पद्धति को अपनी जन्मभूमि से भी अधिक सफलता भारत में मिली।

पत्तन न्यास का गठन

1870 ई. के एक्ट V से आरंभ करें तो मनोनीत अथवा नियुक्त किये गए न्यासियों की कुल संख्या नौ निर्धारित की गई थी। इस में सभापति और उपसभापति भी सम्मिलित थे। न्यास के प्रथम सभापति पी. एच. स्काल्च थे। ये बोर्ड ऑव रेवेन्यू के सदस्य थे। डब्ल्यू. डफ ब्रूस उपसभापति एवं पदेन मुख्य अभियंता थे। न्यास के अन्य सदस्य थे - जे. ए. क्रॉफोर्ड, टी.ई. एलरिज, टी.ए. आप्कर, एस.एस. हॉग, जे.बी. नाइट, जे.एच. बरडाई और जे.एफ. रदरफोर्ड।39 इनमें से कुछ सरकारी अधिकारी तथा

शेष व्यापारी थे। रेवेन्यू बोर्ड के वरिष्ठतम सदस्य को पत्तन न्यास का सभापति बनाने की परम्परा पर पर 1920 ई. तक अमल हुआ। यह जानना रोचक होगा कि मूल रूप से न्यास को जिस रूप में गठित किया गया उसमें भारतीय वाणिज्यिक समुदाय का कोई प्रतिनिधित्व नहीं था। किन्तु 1870 ई. के इस अधिनियम को जून 1871 ई. में संशोधित कर कमिश्नरों की संख्या नौ से बारह के बीच में निर्धारित की गई। दो अतिरिक्त कमिश्नरों को तत्काल नियुक्त किया गया। सरकार के नौवहन हितों के प्रतिनिधि कैप्टन एच. हाव और मैसर्स प्राण किशन लॉ एंड कम्पनी के बाबू दुर्गा चरण लॉ दो नए सदस्य थे। 3 जुलाई 1871 ई. में दुर्गा चरण लॉ प्रथम बार कमिश्नरों की सभा में सम्मिलित हुए। कलकत्ते के इस व्यवसायी परिवार से पत्तन न्यास के लंबे सम्पर्क का यहीं से सूत्रपात हुआ। यहाँ तक कि स्वाधीनता के बाद भी यह सम्पर्क नहीं छूटा। बारहवें कमिश्नर, जिसे रेलवे के हितों का प्रतिनिधित्व करना था, की नियुक्ति हावड़ा पुल के पूरे होने तक स्थगित रही। यहाँ यह उल्लेख किया जाना चाहिये कि 1871 ई. में नव नियुक्त पत्तन कमिश्नरों को ब्रिज (पुल) कमिश्नरों के रूप में भी नियुक्त किया गया। इन कमिश्नरों ने निर्माण कार्य पूरा होने के पश्चात् अधिभार ग्रहण किया।40 फरवरी 1875 में कमिश्नरों ने हावड़ा पुल की व्यवस्था का भार ग्रहण किया।

पत्तन कमिश्नरों ने सरकार से प्राप्त व्यवस्था को कितना परिवर्तित किया, इसका उल्लेख आवश्यक है। उन्होंने केवल छः स्क्रू पाईल जेटियों - जिनमें से दो अभी निर्माणाधीन थीं, छः क्रेनों और चार छाजनों, कुछ कार्यालयों और छिटपुट निर्माण के साथ कार्य आरंभ किया था। कमिश्नरों के खर्चनामे में 10,00,000 रुपये की राशि थी जिसका भुगतान दस त्रैवार्षिकी किस्तों में होना था। इस पर 4.5 सिलिंग की ब्याज दर थी। अपने खर्चनामे की राशि के साथ उन्हें सरकार से 2,14,402 रुपये की कुल नकद राशि और कुछ कार्य विशेष का भार मिला। स्पष्ट है कि कमिश्नरों के समक्ष पहाड़ - सी जिम्मेदारी थी। उनसे बंदरगाह की उन सुविधाओं के तुरंत सुधार की आशा की जा रही थी जिन्हें वर्षों से उपेक्षित किया गया था। व्यापार अभी तक बंदरगाह का शुल्क बढ़ने के भय से मुक्त नहीं हो पाया था। उन्हें सरकार के विश्वास को भी प्रेरित करना था।

सौभाग्य से व्यवस्था की बागडोर अत्यन्त सक्षम हाथों में थी। उनमें उत्साह, नवोन्मेषता तथा अविरत कर्त्तव्यबोध था। अपने भौतिक संसाधनों की कमी को उन्होंने अपने रचनात्मक विचारों और दृढ़ इच्छा शक्ति से पछाड़ा। ये न्यास की सच्ची निधि थे। छोटी सी शुरुआत धीमी किन्तु स्थिर गति से एक बड़े संस्थान में परिवर्तित हुई।

अध्याय 6

पत्तन न्यास का कार्य

अक्टूबर 1870 ई. में एक्ट V 1870 के तहत न्यास कमिश्नरों के अस्तित्व के प्रभावी रूप में क्रियाशील होने पर कलकत्ता बंदरगाह ने जो स्वरूप ग्रहण किया उसमें तत्कालीन स्वरूप की बहुत हल्की - सी झलक थी। तब समुद्री जहाजों के लिये केवल चार जेटियाँ और आन्तरिक व्यापार के लिये एक घाट था। नदी तट का कुछ इलाका भी कमिश्नरों के अधिकार क्षेत्र में था। बंदरगाह की सुविधाओं के नाम पर बस इतना ही था।1 ज़ाहिर है कि नव नियुक्त कमिश्नर इस अवस्था से संतुष्ट नहीं थे, किन्तु उनमें साहस, दूरदृष्टि एवं कार्य के प्रति गहरी लगन थी। नियन्त्रण ग्रहण के पहले क्षण से ही वे दो समस्याओं के निबटारे में लग गए। पहली समस्या थी किसी भी नये कार्य से जुड़ी सांस्थानिक प्रक्रियाओं के सामान्य प्रश्न और दूसरी, तुरन्त आरंभ किये जाने वाले विभिन्न निर्माणों और कार्यों से जुड़ी भिन्न प्रकार की समस्याएँ।

1870 ई. के 18 अक्टूबर को कमिश्नरों की पहली औपचारिक भेंट हुई। व्यापार कार्य के आधार का प्रारूप क्रॉफोर्ड और ब्रूस द्वारा संयुक्त रूप से तैयार किया गया। दोनों सदस्यों ने इसे संस्था के कार्यक्रम के अनुसार तैयार किया। कमिश्नरों ने बैंक ऑव बेंगॉल में अपने नाम से खाता खोलने का भी निर्णय लिया। इस सभा में बंगाल सरकार के उस पत्र पर भी विचार किया गया जिसमें उपसभापति और कमिश्नरों के पारिश्रमिक देने की बात कही गई थी। आज यह जानना रोचक होगा कि प्रत्येक मीटिंग में शामिल होने की फीस मूल रूप से 160 रुपये निर्धारित की गई थी। सभा के लिये आवश्यक उपस्थिति संख्या पूरी होने पर यह राशि सभी सदस्यों में समान रूप से बाँट दी जाती थी। यह भी शर्त थी कि यह राशि प्रति वर्ष 6000 रुपये से अधिक नहीं होनी चाहिये। यह निर्णय कमर्शियल बिल्डिंग के दो नम्बर कमरे में हुई प्रथम सभा में लिया गया। कमिश्नरों के अपने कार्यालय भवन के बनने तक यही स्थान उनका कार्यालय था।

कमिश्नरों का "स्थानीय निवास"

पत्तन कमिश्नर मुख्यालय भवन का जल्दी ही निर्माण आरंभ हुआ। यह आज भी प्रयोग में है। यह प्रशंसनीय है कि आरम्भिक कुछ वर्षों की तीव्र गतिविधियों के मध्य भी कमिश्नरों ने अपने मुख्यालय के निर्माण की योजना के लिये समय निकाला। जुलाई 1877 में भवन बन कर तैयार हुआ और 1 अगस्त 1877 को कमिश्नरों ने इसमें पदार्पण किया। आज इस तथ्य की पुरातात्विकता में कुछ लोगों की रुचि हो सकती है कि इस नए कार्यालय के ठेकेदार मैकिनटोश, बर्न एंड कम्पनी, थे। कुल खर्च 2,41,366 रुपयों का था, आज यह राशि अविश्वसनीय - सी प्रतीत होती है। खर्च की राशि और भी कम हो सकती थी पर ठेकेदारों ने पुराने किले की ईंटों को खोदने का अतिरिक्त खर्च भी जोड़ा।4

पत्तन कमिश्नरों के अतिरिक्त इस भवन में बंदरगाह अधिकारियों के कार्यालय और उनकी पूरी व्यवस्था भी थी। इसका सीधा सा अर्थ हुआ कि बंदरगाह और उससे जुड़े अन्य भागों का संरक्षण तथा नौवहन विभाग अब एक ही छत के नीचे अवस्थित था। यह बंदरगाह के व्यापार से जुड़े सभी व्यक्तियों के लिये सुविधाजनक था।[5]

इस प्रकार पत्तन न्यास के पास एक अपना "स्थानीय निवास" हुआ। हाँलाकि कुछ लोगों ने इस नए भवन के निर्माण के सम्बन्ध में कुछ आलोचना भी की। उदाहरण के लिये बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने मुख्य कार्यालय भवन निर्माण के खर्च पर कड़ा रुख अपनाया। उसके अनुसार बंदरगाह के बढ़े शुल्क को घटाना बंदरगाह की अधिक सेवा होती। विशेषकर, चेम्बर ने भवन की उस प्रदीप्त घड़ी को अपने आक्रमण का केन्द्र बना कर पूछा कि भला बंदरगाह का व्यापार इससे कैसे लाभान्वित हुआ।[6] आज कमिश्नर्स के 'हेड ऑफिस निर्माण से जुड़ी ये बहसें किसी दूसरे युग की बातें लगती हैं। समय के साथ वे पन्ने पीले पड़ गए हैं जिन पर विरोध दर्ज किया गया था पर लगभग पिछले एक सौ वर्षों में पत्तन न्यास के किये गए और अभी भी किये जा रहे कार्यों के प्रत्यक्ष प्रमाण के रूप में वह भवन आज भी खड़ा है।

नए कार्य

आरंभ में कमिश्नरों को केवल चार जेटियाँ उपलब्ध थीं, जहां प्रथम छः महीनों में 47,774 टनेज के 52 जहाज़ों को स्थान दिया गया। अभी इनसे केवल माल-उतराई हुई क्योंकि कमिश्नर माल लदाई करवाने की स्थिति में नहीं थे। बोफेल नामक जहाज़ के एजेन्टों ने इस पर आपत्ति की कि कमिश्नरों को अपनी जेटियों पर जहाज़ लगाने का अधिकार तभी है जब वे माल उतराई के साथ माल लदाई भी करवायें। इस आपत्ति को एडवोकेट जनरल ने उचित ठहराया। ऐसे में एक्ट के संशोधन की आवश्यकता हुई।7

अपने 1871-72 ई. के एक वर्ष के कार्यकाल के दौरान कमिश्नरों ने छः जेटियों का निर्माण और ढाँचा परिवर्तन करवाया। इन छः जेटियों में 143 जहाजों को जगह दी गई थी जिनका टनेज 222,446 था। नई माँगों को देखते हुए कमिश्नरों ने पहले के छाजनों के आकार को दुगुना करने, दो नई जेटियों पर छाजन बनाने एवं जेटियों के विस्तार की आवश्यकता का अनुभव किया। ये जेटियां मूल रूप से समुद्र में चलने वाले जहा.जों के अनुरूप बनाई गई थीं। तब किसी ने यह नहीं सोचा था कि स्वे.ज नहर का आरंभ बंदरगाह के व्यापार में लगे जहा.जों की आकृति और उनका आकार इतने व्यापक रूप से बदल देगा। इस नहर के खुलने के बाद जेटियों पर आकर लगने वाले स्टीमरों को देख कर यह स्पष्ट हो गया कि ये छोटी जेटियां अब उनके अनुरूप नहीं रह गई हैं। शुरु में आने वाले स्टीमर इन घाटों के लिये बहुत बड़े नहीं थे पर सामान्यतः उनके इंजन जहाज़ के बीच में थे तथा उनमें सामान लादने का स्थान पिछले और सामने के भाग में होता था। जेटी की क्रेन इन होल्ड (सामान रखने की जगह) और कार्गो में काम नहीं कर पाती थी। इसलिये माल जहाज़ की क्रेन द्वारा जहाज़ के फर्श पर ऐसी जगह लाना पड़ता था जहां जेटी की क्रेन काम कर सके। अतः इस कठिनाई को दूर करने के लिये कमिश्नरों ने पहला काम जेटियों के सिरों के विस्तार का किया। विस्तार का यह काम तब तक जारी रखा गया जब तक सभी जेटियाँ एक दूसरे से जुड़ कर एक लगातार घाट में नहीं बदल गईं। इन कार्यों का तुरन्त प्रतिदान मिला।8 1881-82 में कुल आठ जेटियाँ कार्यरत थीं। जिसमें उस वर्ष 361,636 टनेज के 212 जहाजों का आगमन हुआ।9 बंदरगाह से समुद्र पार जाने वाले जहाज़ों की संख्या में प्रभावशाली वृद्धि हुई।

बीस वर्षों पश्चात् 1891-92 में भी जेटियों की संख्या आठ ही थी। इस वर्ष कुल 501,938 टनेज के 226 जहाजों को स्थान दिया जा सका किन्तु इन दो दशकों के अंतिम सात वर्षों में जहाजों और उनके टनेज की संख्या कमोबेश स्थिर रही।10

बंदरगाह की विकसित सुविधाओं के उपयोग के प्रति कलकत्ते के व्यापार की दृष्टि संकुचित बनी रही। जेटियाँ तत्काल लोकप्रिय नहीं हुई विशेषकर निर्यातकों में, किन्तु धीरे-धीरे इन सुविधाओं को सराहा जाने लगा। पी. एंड ओ. कम्पनी के स्टीमरों ने 1876 ई. से इन जेटियों का उपयोग आरंभ कर किया। धीरे-धीरे दूसरों ने भी अनुकरण किया। पहले 1874 फिर 1881-82 में जेटियों की घटी शुल्क दर ने इनके भरपूर उपयोग को प्रोत्साहित किया। अब पहले सी संकुचित दृष्टि नहीं रही।11

1870 में भार ग्रहण के समय कमिश्नरों को जेटियों में छः ब्राउन पेटेन्ट स्टीम क्रेनें कार्यरत मिली थीं। पाया गया कि सामान्य कार्यों के लिये ये क्रेनें बहुत भारी और मँहगी हैं। बहुत जल्दी ही यह स्पष्ट हो गया कि ये स्टीम क्रेनें न तो मौसम के अनुकूल हैं और न ही कार्य के। इसलिये जब 1871 ई. में नई क्रेनों के बारे में सोचा गया तो इस बार कमिश्नरों ने आर्मस्ट्रॉन्ग की हइड्रोलिक क्रेनों को आ.जमाने का निश्चय किया। इसमें उन्हें सफलता मिली तथा इसमें उनका भारी विनियोजन उचित प्रमाणित हुआ। 1880 ई. के दौरान इन हाइड्रोलिक क्रेनों पर प्रति घंटा व्यय 7 आना था जबकि स्टीम क्रेनों पर यही व्यय प्रति घंटा औसत 2 रुपया था। एक टन से अधिक क्षमता वाली एक तैरने वाली क्रेन का प्रावधान किया गया। कमिश्नरों ने 30 टन वजन उठाने वाली एक क्रेन का प्रबंध किया जो कलकत्ता आने वाले जहाजों के लिये यह अत्यन्त उपयोगी सिद्ध हुई और इससे इस पर लगी लागत से अधिक आमदनी हुई।12

जेटियों की बढ़ती हुई लोकप्रियता से रात की पाली आरंभ करने का प्रस्ताव रखा गया। यह जेटियों के माध्यम से निर्यात बढ़ाने का एक और तरीका था। व्यापारी समुदाय से राय माँगी गई। उनकी प्रतिक्रिया मिली-जुली थी। बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स और कैलकटा ट्रेडस एसोसियेशन, किसी ने भी इस प्रस्ताव का समर्थन नहीं किया, किन्तु मैसर्स गिलैंडर्स, आर्बथनॉट एंड कम्पनी ने इसे स्वीकार किया।13 1875-76 में कमिश्नरों ने यह नया प्रयोग आरंभ किया। यहाँ यह जानना रोचक होगा कि लंदन के लिवरपूल बंदरगाह में रात की पाली में काम होता था जबकि लंदन में जहा.जी कुली रात में काम नहीं करते थे।14 कलकत्ता बंदरगाह में रात की पाली का प्रयोग आरंभ से ही सफल रहा एवं इसके वांछित परिणाम मिले।15

इस काल में पत्तन कमिश्नरों ने अन्तर्देशीय जहाज़ों के घाटों में बहुत से सुधार किये। देशी नावों, हल्के और अन्तर्देशीय सटीमरों को 1880 ई. में घाटों की 17,780 फीट की लंबाई उपलब्ध थी। उस वर्ष इन घाटों से 360,000 नावों की लदाई और ढुलाई हुई। इनसे ढोयी जाने वाली मुख्य सामग्री अनाज, बीज और खुदरा जूट था। सारा कार्य म.जदूर करते थे। म.जदूर अपने सिर पर माल लादने और उतारने का कार्य करते थे। तट से जहाज़, जहाज़ से तट तथा अन्य स्थानों पर मज़दूर ही सारा माल सिर पर ढो कर ले जाते थे।16

तटीय स्टीमरों को भी बेहतर सुविधाएँ दी गई। पहले इन स्टीमरों की लदाई ढुलाई लंगरों पर होती थी। कमिश्नरों ने उन्हें भी विदेशी व्यापारियों को उपलब्ध सुविधाएँ दीं। इस प्रकार एक घृणात्मक भेद समाप्त हो गया।

बजबज पेट्रोलियम घाट

इन सुधारों के अतिरिक्त अभी भी कमिश्नरों को नए व्यापार के धरातल खोजने थे। उनकी दृष्टि पेट्रोलियम आयात के बढ़ते व्यापार पर पड़ी। 1882 ई. में कलकत्ते के पेट्रोलियम आयात कर्त्ताओं ने बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर को पिछले चार वर्षों में

पाँच गुना वृद्धि वाले इस व्यापार के सम्बन्ध में विशेष प्रावधान का एक ज्ञापन दिया।17 कमिश्नरों ने एक इस प्रश्न पर विचार करने के लिये एक कमिटी का गठन किया। कमिटी की रिपोर्ट के आधार पर विभिन्न योजनाओं और एक पेट्रोलियम घाट के निर्माण की लागत पर विचार किया गया।18 अभी तक पेट्रोलियम का भंडारण गार्डेन रीच में होता था। इससे बंदरगाह के लिये आग लगने का खतरा था। नए तेल भंडार के लिये कई स्थानों पर विचार कर अंततः बजबज को चुना गया। यह घाट अगस्त 1886 में खोला गया। आरंभिक कुछ महीनों तक इसका कम प्रयोग किया गया, जल्दी ही इसकी सुविधाओं से कमिश्नर्स की आय बढ़ने पर इसका महत्त्व रेखांकित हुआ।19

उस समय पत्तन न्यास को ऐसी ही सुविधाएँ चाय के निर्यात के लिये जुटानी थीं। 1870 तक आसाम और उत्तरी बंगाल के कुछ भागों में चाय उद्योग भली-भांति स्थापित हो चुका था। बढ़ते उद्योग के साथ कमिश्नरों को बढ़े हुए निर्यात और उसकी व्यवस्था पर ध्यान देना था। एक चाय गोदाम के निर्माण की योजना बनाई गई। व्यापारी समुदाय ने इस प्रस्ताव का तुरन्त समर्थन नहीं किया। बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने इसका विरोध करते हुए पत्र लिखा कि इस योजना का क्रियान्वयन निजी प्रयासों में दखलअंदाज़ी होगी।20 म्युनिसिपल कमिश्नर्स और ब्रिटिश इंडियन एसोसियेशन ने भी लॉर्ड डलहौजी के इस वक्तव्य के आधार पर विरोध किया कि नदी तट पर ऊँचे भवन बनाने की अनुमति नहीं दी जायेगी। प्रस्तावित चाय गोदाम वहीं बनाया जाना था। बाद में इस विरोध को पार कर सरकार ने आर्मेनियन घाट पर 10,95,370 रु. की लागत के एक चाय गोदाम निर्माण की योजना पारित की। कालान्तर में हिलेरी इन्स्टीटयूट द्वारा हस्तगत किया गया विशाल स्थान पहले चाय व्यवसाय का स्थान था। यह गोदाम अगस्त 1887 से उपयोग में लाया गया।21 इस सुविधा का पहले-पहल उन लोगों ने विरोध किया जिनका अन्य स्थान विशेषों के कारण इससे निहित स्वार्थ जुड़ा था। 1891-92 ई. में आधिकारिक रूप से पाया गया कि गोदाम से होकर गु.जरने वाली चाय की मात्रा में निरन्तर वृद्धि हुई है और इस गोदाम का अधिक सुगमता से उपयोग हो रहा है।22

इन सुविधाओं के विस्तार और नए निर्माणों के साथ ही रेल सुविधा की आवश्यकता का अनुभूत किया जाना स्वाभाविक था। पहली कमिश्नर्स रेलवे लाइन 1875 ई. में बनी। यह बागबाजार से मीरबहुर घाट तक थी। 1893 ई. तक इस रेलवे लाइन की कुल लंबाई 8.26 मील की हो गई। रेलवे ने ईस्ट इंडिया रेलवे और ईस्टर्न बेंगॉल स्टोर रेलवे के लिये टर्मिनल बनाए। ये टर्मिनल कलकत्ता बंदरगाह से माल के यातायात की सुविधा के लिये बनाए गए। इनके निर्माण के बाद यहाँ से स्थानीय माल का बंदरगाह से गोदामों, छाजनों, नदी में खड़े स्टीमरों और खिदिरपुर गोदी तक भी यातायात होता था।23 रेलवे इससे गोदी और स्थानीय प्रतिष्ठानों तक अपने माल की भी ढुलाई करता था। जिज्ञासु पाठकों के लिये यह जानना रोचक होगा कि कमिश्नर्स रेलवे की मूल संज्ञा ट्रामवे थी। 1880 ई. में इसे रेलवे एक्ट के अन्तर्गत सम्मिलित किया गया, तब से यह औपचारिक रूप से रेलवे के नाम से जाना गया।

इसके अतिरिक्त कमिश्नरों ने कुछ छोटे-मोटे कार्य जैसे नदी तट के क्षेत्र पर अधिकार कर इसे लोगों के लिये सुविधाजनक बनाया। उपकरणों और जहाजों के रखरखाव और उनकी मरम्मत के लिये नदी किनारे हावड़ा की ओर एक कार्यशाला बनाई। इसमें हल्के जहाजों, ड्रेजरों और अन्य जहाजों, मशीनों, लोकोमोटिव क्रेनों और पीपों की मरम्मत और देखभाल का काम होता था। लेकिन पत्तन न्यास के आरंभिक बीस वर्षों में उसका सबसे महत्त्वपूर्ण कार्य खिदिरपुर गोदी का निर्माण था। इस क्षेत्र में बम्बई कलकत्ता से आगे था। कोलाबा में ठोस चट्टानों से बनाई ससून गोदी 1875 ई. में ही यातायात के लिये खोल दी गई थी। 1880 ई. में प्रिंस गोदी काम करने लगी थी।24 कलकत्ते में जलीय गोदी का निर्माण बहुत पहले ही हो जाना चाहिये था। इस

दृष्टि से खिदिरपुर गोदी कोई जल्दी नहीं बनी थी। खिदिरपुर गोदी की कहानी मानवीय और नाटकीय भावभूमि की माँग करती है। इस पर अगले अध्याय में चर्चा की जायेगी।

बंदरगाह का व्यापार

आरम्भिक कुछ वर्षों में पत्तन कमिश्नरों के कार्यों को तीव्र व्यापारिक प्रगति के कारण बड़ी सहायता मिली। संचार माध्यमों में सुधार तथा स्वे.ज नहर ने इसमें योगदान दिया। पहले दशक में बंदरगाह में आने वाला टनेज 50 प्रतिशत तक बढ़ा - यह दस लाख टन से बढ़ कर पन्द्रह लाख टन हो गया। न्यास को दुगुनी आय हुई और उसी अनुपात में उसके खर्च भी बढ़े।

1870 ई. तक सामान्य समुद्री व्यापार जहाज़ों से होता था। स्टीमरों में केवल पी. एंड ओ. कम्पनी के दो मासिक स्टीमर थे जो कलकत्ते से स्वेज़ के बीच में चलते थे। एक फ्राँसीसी स्टीमर दो चीनी स्टीमर एवं अन्य कुछ स्टीमर तटीय व्यापार में संलग्न थे। स्वेज़ नहर के खुलने से स्टीमरों की संख्या में वृद्धि और जहाज़ों की संख्या में कमी को निम्न रूप में लक्षित किया जा सकता हैः

जहाजों की संख्या

वर्ष	स्टीमर	सेलिंग जहाज	कुल	कुल टनेज	ग्रॉस टनेज
1861-62	89	803	892	668,111	-
1865-66	201	708	909	784,703	-
1869-70	204	602	806	757,208	-
1874-75	454	473	927	1,016,707	1,280,604
1870-80	442	454	896	1,103,013	1,415,979
1880-81	506	478	984	1,220,546	1,579,860

(आधार : बंगाल के विदेशी व्यापार की रिपोर्ट)

1879-80 तक योरोपीय देशों से बंदरगाह में आने वाले जहाज़ों की संख्या 136 थी। इस समय सम्पूर्ण तटीय व्यापार सेलिंग जहाज़ों से स्टीमरों के पास चला गया था।

पत्तन न्यास के द्वितीय दशक के कार्यकाल में व्यापार मंदी के दौर से गुजरा, इसका एक कारण चाँदी की कीमत में भारी गिरावट थी। उस समय तक मुद्रा में लोगों का अब तक विश्वास बड़ी तेजी से कम हो गया। विनिमय की तीव्र अस्थिरता का सर्वाधिक प्रभाव आयातकर्ताओं पर पड़ा। इनकी तरह दूसरे व्यापारी इसकी दया पर पूर्णतः निर्भर नहीं थे। आयात व्यापारियों में भी अदद माल वाले व्यापारी संख्या में अधिक और महत्त्वपूर्ण थे।26

इन बातों को ध्यान में रख कर देखने पर लगता है कि टनेज की दृष्टि से द्वितीय दशक में भी कलकत्ता बंदरगाह बहुत बुरी अवस्था में नहीं रहा। इस समय पुनः 50 प्रतिशत की वृद्धि दिखाई पड़ती है। द्वितीय दशक की यह बढ़ोत्तरी और भी उत्साहजनक मानी जा सकती है क्योंकि सत्तर के दशक में टनेज की यह वृद्धि भारी अकाल में दर्ज की गई। मद्रास तट से अकाल पीड़ित क्षेत्रों को भारी मात्रा में चावल का निर्यात किया गया। 1876-77 में कुल 158,973 टनेज के 90 जहाजों को अकाल से सम्बन्धित यातायात कार्य में लगाया गया।27

इस काल में बंदरगाह यातायात में पेट्रोलियम व्यापार की बढ़ोत्तरी की बड़ी भागीदारी रही। खपत में क्रमशः वृद्धि हुई। 1889-90 में तेल की कुल 3,086,652 पेटियाँ कमिश्नर्स डिपो से लादी गईं। इनमें से 337,088 स्थानीय खपत के लिये थीं। शेष पेटियों को अन्य .जिलों में भेज दिया गया।28 यह आम लोगों में किरासन तेल के प्रयोग की बढ़ती लोकप्रियता का सूचक था।

अस्सी के दशक में जूट व्यापार में लगातार गिरावट आई। तीसी और गेहूँ में भी गिरावट देखी गई। खिदिरपुर गोदी की संकल्पना विशेष रूप से तीसी और गेहूँ के व्यापार को ध्यान में रख कर की गई थी। अतः निर्यात में यह कमी चिन्ता की विषय थी। कमिश्नरों के भार ग्रहण के प्रथम दिन से ही चाय और चमड़े के नौभार में क्रमशः वृद्धि हुई। इस दौरान निर्यात से होने वाली आमदनी का ये मुख्य .जरिया रहे। 1884-85 ई. में न्यास की आधे से अधिक आमदनी का .जरिया यही कच्चा माल था।

इस काल के अंत तक पुनर्निरीक्षण द्वारा नए निर्यात व्यापार के विकास की संभावना देखी गई। कोयला उत्खनन और निर्यात के क्रमशः बढ़ने पर इनका नौभार भी बढ़ा। इस प्रकार गोदियों के निर्माण की उपयोगिता पूर्णतः प्रमाणित हुई।

बम्बई से प्रतिस्पर्द्धा

1881 की फरवरी में बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने पत्तन न्यास की आमदनी और खर्च की ओर सरकार का ध्यान खींचते हुए शुल्क घटाने की बात कही। चेम्बर ने चटगाँव के के सस्ते होने के कारण कलकत्ते के जूट व्यापार के वहाँ स्थानान्तरित होने की बात सामने रखी। चेम्बर के विचार से पश्चिम और उत्तर भारत में रेलमार्ग के विस्तार से कलकत्ते के अब तक बने हुए उस एकाधिकार पर जो गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों के बीच के अत्यधिक उपजाऊ क्षेत्र के निकट का बंदरगाह होने के कारण उसे उपलब्ध था, गंभीर प्रभाव पड़ा था। अब प्रश्न था कि क्या कलकत्ता इस क्षेत्र की वस्तुओं के निर्यात और आयातित वस्तुओं के वितरण क्षेत्र में अपना यह एकाधिकार अक्षुण्ण रख पायेगा? विशेषकर उत्तर-पश्चिम के अदद माल के विशेष क्षेत्र में। इसके साथ ही चावल के व्यापार में बर्मा बंदरगाह से इसकी प्रतिस्पर्द्धा लगतार बढ़ रही थी। इन परिस्थितियों में कमिश्नरों के लिये नए निर्माण में खर्च करने के बजाय शुल्क घटाने की सलाह ही उचित होगी। अपनी इस माँग के पक्ष में चेम्बर ने लिवरपूल का उदाहरण दिया जहाँ बेहतर सुविधाओं की भारी ऋण अदायगी से बंदरगाह अपने व्यापार से हाथ धो बैठा।30

कमिश्नरों ने इस आलोचना का उत्तर देते हुए कहा कि राजपुताना रेलमार्ग के बनने से कलकत्ता और बम्बई के बीच की सीधी प्रतिस्पर्धा के सम्बन्ध में वे वर्षों से सचेत हैं। ऐसा वास्तव में घटित होने पर कमिश्नरों से बंदरगाह शुल्क और चालक व्यय में कमी कर दी। इसे 1881-82 के अनुमानित बजट में प्रस्तावित किया गया।31

इस काल में यातायात के कलकत्ता से बम्बई चले जाने का प्रश्न समय समय पर उठता रहा। 1889-90 में अनाजों और बीजों के निर्यात में भारी गिरावट का यही कारण माना गया। उचित जाँच के पश्चात् कमिश्नरों ने कहा कि इस गिरावट के पीछे

व्यापार का बम्बई स्थानान्तरित हो जाना नहीं बल्कि व्यापार की सामान्य मंदी है। नौभार में कलकत्ते जैसी ही भारी व्यापारिक गिरावट, विशेषकर अनाजों के क्षेत्र में, बम्बई में भी द.र्ज की गई।32

नए दायित्व

1876 में कमिश्नरों को कलकत्ता बंदरगाह के संरक्षणकर्त्ता के रूप में नियुक्त किया गया था।33 1880 ई. में इस महत्त्वपूर्ण प्रश्न पर कि क्या बंदरगाह के विभिन्न द्वारों और पायलट सेवा के बेहतर सेवा परिणाम के लिये कमिश्नरों के हाथों सौंप दिया जाये, एक विशेष उप समिति का गठन किया गया। इस उप समिति ने पायलट सेवा के स्थानान्तरण की बात का समर्थन नहीं किया किन्तु बंदरगाह के विभिन्न द्वारों के साथ हल्के जहाजों, प्रकाश स्तम्भों, पीपों और सर्वेक्षण को कमिश्नरों को सौंप देने का सुझाव दिया। इन सब को एक ही स्थान पर प्रशिक्षित मेरीन सर्वेयर के मातहत करने को कहा। यह भी कहा गया कि इस सर्वेयर का पदनाम 'डिप्टी कन्सरवेटर ऑव पोर्ट अप्रोचेस' हो, किन्तु वास्तव में कमिश्नरों को कलकत्ता बंदरगाह की ओर उन्मुख नौवहन योग्य नदी और नहरों का संरक्षणकर्त्ता नवम्बर 1881 में बनाया गया। 1884 ई. तक डिप्टी कन्जरवेटर, हार्बर मास्टर और बंदरगाह के विभिन्न द्वारों के लिये डिप्टी कन्जरवेटर के अलग कार्यालय रहे। 1884 ई. में कमिश्नरों ने दो नए अफसरों की नियुक्ति के लिये कार्यालय की भिन्न व्यवस्था की। इनमें एक पद डिप्टी कन्जरवेटर तथा अन्य हार्बर मास्टर का था।34 लेफ्टिनेंट ई. डब्ल्यू पीटले, आर. एन ने कुछ वर्षों तक अपने पोर्ट अफसर के दायित्व के साथ डिप्टी कन्जरवेटर का पद भी सँभाला। बाद में पीटले अपने कमिश्नर पद पर लौट गया।

इस दौरान कमिश्नरों के लिये इन विभागों की व्यवस्था एक महत्त्वपूर्ण कार्य थी। हार्बर मास्टर्स डिपार्टमेंट के दायित्व बंदरगाह में गार्डेन रीच के ऊपर तक सीमित थे जिसके अन्तर्गत जहाज़ों के आवागमन का नियंत्रण, उनका किनारे खींचा जाना, नदी की ड्रेजिंग एवं सभी घाटों की देखभाल साथ ही नौवहन से सम्बन्धित अग्नि या अन्य दुर्घटनाओं से निबटना आदि थे।35

बंदरगाह के द्वार फॉल्स पॉयन्ट, सौगोर और कौखाली के तीन लाइट हाउस, सात हल्के जहाज, दो नदी सर्वेक्षक जहा.ज, स्टीम लॉन्च ट्रायोन, पीपा जहाज़ डॉल्फिन, लंगर जहाज़ वॉल्कन और कुछ छोटे क्राफ्ट थे। इसके अतिरिक्त नदी को चिह्नित करना, ज्वार भाटा मापक यंत्र एवं उपकरण थे। अपने नद दायित्व ग्रहण के पश्चात् कमिश्नरों ने इन सुविधाओं का आधुनिकीकरण कर उन्हें पुनर्व्यवस्थित किया। उन्होंने पुराने जहाज़ों को हटा कर नवीनतम जहाजों का प्रयोग आरंभ किया।

नदी मे हुए सुधारों से बंदरगाह के विभिन्न द्वारों की अवस्था भी सुधरी। नदी सर्वेक्षण विभाग ने छोटे-मोटे सर्वेक्षण के अतिरिक्त डायमंड हार्बर से सौगौर तक के नदी क्षेत्र का गहन सर्वेक्षण किया। अब नदी सम्बन्धित सूचनाएँ और सूची लगातार दी जाने लगीं।36

सत्तर और अस्सी के दशक में हुगली की अवस्था कमोबेश संतोषजनक बनी रही। कमिश्नरों के डिप्टी कंन्जरवेटर लेफ्टिनेंट ई. डब्ल्यू पीटले ने 1885 में टिप्पणी की कि पुराने चार्टों से अभी के चार्टों की तुलना नदी की क्षरणशीलता की मान्यता की पुष्टि नहीं करती। किसी भी नदी या नहर में वार्षिक परिवर्तन कमोबेश जल्दी-जल्दी ही आता है किन्तु पीटले ने ताज़ा प्रतिक्रिया दी : "जब एक नहर बंद होती है; दूसरी खुल जाती है। इसने स्पष्ट किया कि जब रंगफुल्ल बंद हुई तो बालारी खुली या कि जब जेम्स और मेरी का पूर्वी छोर बंद हुआ तो पश्चिमी छोर नौवहन तथा गहरे पानी में चलने वाले जहाजों के लिये प्रयोग में आया।37

विभाग चलाते समय डिप्टी कन्जरवेटर को कभी कभी ऐसी मानवीय समस्याओं का सामना करना पड़ता था जिन्हें बड़ी सावधानी से सुलझाना पड़ता था। 1882 ई. के नवम्बर में पीटले ने उप सभापति को सूचना दी कि कुछ मछुआरे बड़े जहाजों के रहते हुए भी नहर में अपनी नाव उतार कर मछलियाँ पकड़ रहे हैं। किसी जहाज़ के आने पर वे उसके मार्ग से हट जाने का कोई प्रयास नहीं करते बल्कि ऐसे इत्मीनान से रहते हैं कि जहाज़ के आने का तनिक भी महत्त्व नहीं है बस उन्हें न छेड़ा जाये।38 अंततः नौवहन में इस मछली पकड़ने से उत्पन्न बाधा के बहुत बढ़ जाने पर एक समिति का गठन किया गया। इस समिति ने कुछ नियम सुझाए जिनसे नदी में बरसों से मछली पकड़ते आ रहे मछुआरों को अपने कार्य में कोई कठिनाई न हो।39

कमिश्नरों के नए दायित्वों पर बात करते समय एक्ट इलेवन, 1871 का उल्लेख किया जाना आवश्यक है जिसके द्वारा उन्हें हावड़ा फ्लोटिंग ब्रिज के बन जाने पर, ब्रिज कमिश्नर नियुक्त किया गया। इस ब्रिज का भार इन्हीं कमिश्नरों पर था।40 1874 ई. में एक लंबे विवाद के बाद यह ब्रिज खोला गया। पत्तन न्यास के कमिश्नरों ने इस नए कार्य भार को सँभालते हुए ब्रिज कमिश्नर का पदभार भी ग्रहण किया।

1890 का पत्तन एक्ट

कलकत्ता पत्तन न्यास सम्बन्धी प्रचलित बहुत से नियमों को एकत्रित कर एक ठोस रूप दिये जाने की आवश्यकता का अनुभव लंबे अरसे से किया जा रहा था। इसकी पूर्ति के लिये कमिश्नरों की एक विशेष समिति ने रिपोर्ट दी। समिति द्वारा सुझाए गए परिवर्तनों और सुझावों को बेंगॉल लेजिसलेटिव काउन्सिल ने गृहीत किया। यह बिल 1890 की मई में पारित हुआ तथा जून 1890 में लागू हुआ। इस नए कानून में पत्तन न्यास के न्यायिक तंत्र की पुनर्व्याख्या की गई तथा तुरन्त प्रभाव से कमिश्नरों की संख्या बढ़ाने को कहा गया। 1870 ई. में पत्तन न्यास के प्रथम गठन के समय इसके न्यासियों की कुल संख्या नौ निर्धारित की गई थी। 1871 ई. के एक्ट सेवेन द्वारा यह संख्या नौ से बारह के बीच में रखी गई जबकि 1881 ई. के एक्ट XII से इसे बढ़ा कर अधिकतम तेरह कर दिया गया। 1890 ई. के एक्ट वन में कमिश्नरों की संख्या तेरह से बढ़ा कर पंद्रह कर दी गई जिनमें से कुछ चयनित होते थे तथा कुछ का नामांकन किया जाता था। 1887 ई. के एक्ट थ्री में बनाए गए चुनाव सम्बन्धी सिद्धान्तों को वैसा ही रखा गया। उप सभापति को पहली बार कमिश्नरों में सम्मिलित किया गया।41

पंद्रह कमिश्नरों में से सभापति, उप सभापति एवं पाँच कमिश्नरों को सरकार नामांकित करती थी, पाँच कमिश्नरों को बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स चुनता था, एक कमिश्नर कैलकटा ट्रेडर्स एसोशियेसन द्वारा, एक कमिश्नर टाउन कॉर्पोरेशन द्वारा तथा एक कमिश्नर लेफ्टिनेंट गवर्नर द्वारा इस दृष्टिकोण से चुना जाता था कि वह भारतीय व्यावसायिक समुदाय के हितों की सर्वोत्तम प्रस्तुति करेगा। लेफ्टिनेंट गवर्नर यह चुनाव किसी संस्था से करता था। यह जानना रोचक होगा कि बेंगॉल नेशनल चेम्बर ऑव कॉमर्स को यह सम्मान दिया गया था कि वह न्यास के लिये एक प्रतिनिधि का चुनाव कर सके।42

इस बिन्दु पर बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स से पत्तन न्यास के सम्बन्धों पर कुछ प्रकाश डाला जाना चाहिये। अपने जन्म के साथ ही न्यास का बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के साथ घनिष्ठ सम्बन्ध था। यह स्वाभाविक भी था। जैसा कि चेम्बर का इतिहास लिखने वाले बताते हैं यह सम्बन्ध मैत्रीपूर्ण और परस्पर सहयोग का था।43 किन्तु सम्बन्धों के मैत्रीपूर्ण होते हुए भी चेम्बर ने

पत्तन न्यास द्वारा उठाए गए कुछ कदमों पर गंभीर प्रश्न उठाए। चेम्बर ने पत्तन न्यास के जिन कदमों को स्वीकृति दी थी उस पर भी गंभीर प्रश्न उठाए। पत्तन न्यास के आरम्भिक वर्षों में चेम्बर ने इस पर सावधानी से दृष्टि रखी। चेम्बर का ऐसा करना अनुचित भी नहीं था, क्योंकि पत्तन न्यास की कार्यकुशलता पर उसकी अत्यधिक निर्भरता थी।

पत्तन न्यास में बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के प्रतिनिधियों द्वारा योरोपीय व्यावसायिक हितों का ध्यान रखा जाता था। बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स को स्वीकृति मिलने के पहले सरकार द्वारा नामांकित किये गए भारतीय प्रतिनिधि भारतीय व्यापारियों के हितों का ध्यान रखते थे। पत्तन न्यास को सबसे पहले अपनी सेवाएँ देने वाले भारतीय महाराजा दुर्गाचरन लॉ थे। उनके बाद के भारतीय सदस्य सागर दत्त, गोपाल लाल मित्र, मैसर्स शालिग्राम और खन्ना एंड कम्पनी के जगन्नाथ खन्ना और आर. डी. मेहता थे।

1890 ई. के नए एक्ट के तहत सीतानाथ राय ने बेंगॉल नेशनल चेम्बर ऑव कॉमर्स के प्रतिनिधि के रूप में पत्तन न्यास को सहयोग दिया। टाउन कॉर्पोरेशन द्वारा जयगोविन्द लॉ को पत्तन कमिश्नर के रूप में चुना गया। आरम्भिक दिनों में इनमें से कुछ भारतीय कमिश्नरों ने पत्तन न्यास के क्रियाकलापों में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई। इस संदर्भ में दुर्गा चरन लॉ का नाम विशेष उल्लेखनीय है।

स्काल्च एवं ब्रूस की सेवानिवृत्ति

वी. एच. स्काल्च ने पत्तन न्यास के सभापति के रूप में लगभग सात वर्षों तक कार्य किया। 1877 में उनकी सेवानिवृत्ति से अतीत का एक अध्याय समाप्त हुआ, कमिश्नरों को उनका अभाव खला। उन्होंने स्काल्च की अनथक ऊर्जा, ध्यान, सावधानी और उचित दिशा में उनकी योग्यता की अत्यन्त प्रशंसा की। लेफ्टिनेंट गवर्नर ने भी एक पत्र लिख कर स्काल्च की इन विशेषताओं की सराहना की। उनके विचार से बंदरगाह की सुविधाओं के सुधार की प्रेरणा पत्तन न्यास के सभापति ही थे। स्काल्च इस प्रशंसा के सच्चे अधिकारी थे क्योंकि इन दायित्वों का निर्वाह उन्होंने बोर्ड ऑव रेवेन्यू के सदस्य होने के अपने कार्यभार के अतिरिक्त किया था।44 स्काल्च ने आयोग को उसके सबसे कठिन दौर में नेतृत्व दिया। उनकी सेवानिवृत्ति तक यह कठिन समय व्यतीत हो चुका था और अब न्यास निर्माण और विस्तार की लंबी योजनाओं पर अपना ध्यान केन्द्रित कर सकता था। इन सबका श्रेय प्रथम सभापति को जाता था। दुर्गा चरन लॉ के सुझाव पर बंदरगाह के एक घाट और मार्ग का नाम स्काल्च के नाम पर रख कर बंदरगाह ने उनकी स्मृति को सुरक्षित रखा है।45

1889 ई. में कमिश्नरों को बंदरगाह के आरम्भिक उद्यमकर्त्ताओं में से एक और सदस्य को विदा देनी पड़ी। ये डब्ल्यू. डफ ब्रूस थे जिन्होंने न्यास की इसके निर्माण काल से ही उप सभापति और अभियंता के रूप में सेवा की। कमिश्नरों ने उनके द्वारा किय गए अभूतपूर्व कार्यों की भूरि-भूरि प्रशंसा की। उन्होंने सुधार कार्यों में ब्रूस की कार्यकुशलता एवं क्रियान्वयन ऊर्जा की भरपूर सराहना की। विशेषकर खिदिरपुर की जलीय गोदी सम्बन्धी उनके प्रयासों को विशेष प्रशंसा मिली। राज्य सचिव द्वारा स्वीकृत इस योजना का सम्पूर्ण प्रारूप ब्रूस द्वारा तैयार किया गया था।46 डफ ब्रूस एक बड़े स्वप्न द्रष्टा थे। पत्तन न्यास के आरम्भिक वर्षों में उनके द्वारा किये गए कार्यों की बराबरी और कोई नहीं कर सकता।

आन्तरिक संगठन

कमिश्नरों का सदैव यही प्रयास रहा कि वे सर्वोच्च प्रशासनिक कार्य क्षमता का प्रदर्शन करें। 1889-90 ई. में इस दिशा में एक महत्त्वपूर्ण प्रयोग किया गया। इस वर्ष न्यास के विभिन्न विभागों के दिशा निर्देश एवं नियंत्रण के लिये स्थायी समितियों का गठन हुआ। नई व्यवस्था में इन समितियों के सदस्यों को आरम्भिक मुद्दों से सम्बन्धित सभी सूचनाएँ प्रदान की गईं तथा उनसे उनके विचार और सुझाव माँगे गए। इन कागज़ातों को कमिश्नरों के सामने प्रस्तुत किया गया। इनमें सभी समितियों की टिप्पणियाँ थीं।47 इसे और बेहतर बनाने के लिये इस व्यवस्था में आगे चलकर और परिवर्तन भी किये गए।

इस काल में कमिश्नरों की आय के स्रोत को जानना रोचक होगा। न्यास का व्यापार आठ भागों में विभाजित था : - जेटियाँ, अन्तर्देशीय जहाज़ घाट, हार्बर मास्टर विभाग, नदी तटीय क्षेत्र, नए कार्य, पत्तन न्यास रेलवे, बंदरगाह के विभिन्न द्वार और गोदी शुल्क। इसके साथ ही आयात-निर्यात पर लगा विशेष शुल्क भी उनकी आय का एक साधन था।48 बंदरगाह द्वारा विभाग (पोर्ट अप्रोचेस डिपार्टमेंट) के व्यय निर्वाह के लिये सरकार ने बंदरगाह में आने वाले प्रत्येक जहाज़ पर प्रति टन 4 आना का शुल्क लगाया था। कमिश्नरों ने विचार कर देखा कि यह खर्च सामान्य विभाग के खर्च से चलाया जा सकता है। अतः उन्होंने इस शुल्क को घटा कर पहले वर्ष प्रति टन 3 आना और उसके अगले वर्ष प्रति टन 1 आना कर दिया। 1884 ई. में यह कर समाप्त कर दिया गया। पर अतिरिक्त शुल्क से विभाग का खर्च चलाने में नाकाम रहने पर 1892-93 में इस कर को पुनः लागू कर दिया गया।

शुल्क की अतिरिक्त आय से कमिश्नरों ने निर्माण कार्य करवाए। इस समय उनकी कर्ज़ लेने की क्षमता सीमित और बाज़ार में उनकी स्थिति अस्थिर थी, किन्तु खिदिरपुर गोदी जैसी योजनाओं के आरम्भ होते ही उनकी ऋण उगाही क्षमता में पर्याप्त विस्तार हुआ।

कलकत्ता बंदरगाह जैसे विकसित होते प्रतिष्ठान के लिये व्यापक पुलिस व्यवस्था की आवश्यकता स्वाभाविक थी। रिवर पुलिस, गोदी पुलिस तथा जेटियों, पेट्रोलियम घाटों और अन्तर्देशीय जहाज़ घाटों की पुलिस व्यवस्था का खर्च वहन पत्तन कमिश्नरों द्वारा ही किया जाता था। बाद में सरकार के साथ मिल कर इस व्यवस्था में कुछ परिवर्तन किये गए।

बंदरगाह की सफाई व्यवस्था पर भी कमिश्नरों ने विशेष ध्यान दिया। 1875-76 ई. में पहला स्वास्थ्य अधिकारी नियुक्त किया गया। यह अधिकारी सफाई व्यवस्था का ध्यान रखने के अतिरिक्त जहाजों पर होने वाले संक्रामक रोगों, नाविकों और अन्य लोगों में होने वाले रोगों पर निगाह रखता था। जहाज़ों की सफाई व्यवस्था देखना भी इसी का कार्य था। तीर्थ यात्राओं को जाने वाले जहाजों के तट छोड़ने से पहले उनकी स्वास्थ्य सम्बन्धी व्यवस्था का निरीक्षण कर उन्हें आवश्यक प्रमाण पत्र देना भी इसी अधिकारी का दायित्व था।49

सहयोग की भावना

पत्तन न्यास के निर्माण काल में भी इसके सामुदायिक व्यवहार में एक विशेषता पाई गई। अपनी तरह की भारत की सबसे पुरानी संस्था होते हुए भी पत्तन आयोग ने भारत के अन्य भागों में नए बनते पत्तन न्यासों को सदा सहयोग दिया। इसके प्रशासनिक अधिकारियों ने बंदरगाह प्रशासन सम्बन्धी अपने ज्ञान और अनुभव को दूसरे बंदरगाहों के प्रशासकों के साथ सहर्ष बाँटा। रंगून पत्तन न्यास के गठन के पहले कमिश्नरों ने रंगून के चुंगी कलक्टर को कलकत्ते में पत्तन न्यास सम्बन्धी कार्यविधि की सूचना संग्रह की हर सुविधा दी।50 रंगून पत्तन न्यास का गठन 1880 ई. में हुआ। उसी वर्ष कराची बंदरगाह के अभियंता डब्ल्यू. एच. प्राइस ने कलकत्ता बंदरगाह के कमिश्नरों को उन्हें सूचनाएँ उपलबध करवाने के लिये धन्यवाद दिया। कराची के छोटे से बंदरगाह को कलकत्ता पत्तन न्यास से मिलने वाली आधुनिक सूचनाओं से मिलने वाले लाभ पर उन्होंने विशेष धन्यवाद दिया।51 आमतौर पर लोगों का ध्यान इस बात पर कम ही जाता है कि भारत और बर्मा के इन बंदरगाहों को सहज ही मिलने वाला यह ज्ञान और विशेषज्ञता कलकत्ता पत्तन न्यास के वर्षों के प्रयोग और परिश्रम का फल था।

थोड़ी साहसिकता . . .

पत्तन न्यास का कार्य संचालन शान्तिपूर्ण तरीके से होता है। सामान्य परिस्थितियों में पत्तन न्यास कमिश्नरों का कार्य भी ऐसा ही होता है। विशेष परिस्थितियों जैसे सरकार के युद्ध की स्थिति में होने पर उनके कार्यों का ढर्रा थोड़ा बदल जाता है। कलकत्ता पत्तन न्यास के कमिश्नरों को भी विशेष परिस्थितियों में वीरता पूर्ण कार्यों में भाग लेना पड़ा। तृतीय आंग्ल-बर्मा युद्ध (1885-86) में कलकत्ता बंदरगाह प्रशासन ने बेंगॉल ब्रिगेड के बर्मा प्रयाण में अपनी स्वभावसिद्ध कुशलता का परिचय दिया। इससे प्रभावित होकर सेना विभाग ने कमिश्नरों को धन्यवाद भी दिया।52

. . . और एक छोटा घोटाला

दिसम्बर 1875 ई. में सरकार की ओर से मिले एक पत्र ने कमिश्नरों को उद्विग्न कर दिया। इस पत्र में उनका ध्यान 24 नवम्बर 1875 के कैलकटा गज़ट में छपी एक सूचना की ओर आकृष्ट किया गया था। इसमें लावारिस वस्तुओं की सूची में लॉड मेयो की प्रतिमा भी थी। यह कार्य निश्चय ही जान बूझ कर नहीं किया था बेध्यानी में हो गया था। पत्तन न्यास के उप सभापति ने इसके लिये कमिश्नरों की ओर से क्षमा याचना करते हुए इस घटना के बारे में सफाई दी।53 इस विषय के सुलझने तक कुछ लोगों को प्रश्न उठाने का अवसर मिला।

मई 1877 ई. में कमिश्नरों के रोजनामचे में मज़दूरों के असंतोष की चर्चा मिलती है। उस समय बंदरगाह मालवाहकों द्वारा काम रोक दिया गया था। जेटी सुपरिन्टेंडेंट की सूचना से पता चलता है कि 30 अप्रैल को हुई सभी सरदारों और कुलियों की हड़ताल से उस दिन जेटियों पर कोई कार्य नहीं हुआ। नगर निगम द्वारा सरदारों पर लाइसेंस टैक्स लगाने के विरोध में यह हड़ताल हुई थी। उन दिनों का प्रशासन कलकत्ते के मज़दूर संगठनों के बारे में न कुछ जानता था और न ही कुछ समझता था।54 इस तरह की घटनाओं ने मज़दूरों की समस्या को अधिक स्पष्ट कर दिया। मज़दूरों से सम्बन्धित प्रश्नों तथा उनकी समस्या के विविध आयामों को अधिक महत्त्व दिया गया। कम से कम कमिश्नरों ने मज़दूरों की समस्या पर यथोचित् ध्यान दिया।

पत्तन न्यास के आरम्भिक दो दशकों के कार्य पर, किसी भी नई संस्था की दृष्टि से, गर्व किया जा सकता है। अपने पहले दस वर्षों में पत्तन न्यास ने अपने निर्माण, संविधान, कार्य-प्रणाली और आर्थिक क्षेत्र सभी में आशा से बढ़ कर कार्य कर दिखाया। कुछ अवश्यम्भावी समस्याओं से जूझते हुए न्यास ने व्यापारिक बिरादरी और जनसामान्य में अपनी साख बनाई। अस्सी के दशक के बाद न्यास का आत्म-विश्वास बढ़ा, उसने नए कार्य हाथ में लिये, सफलता के नए प्रतिमान बनाए। खिदिरपुर गोदी के निर्माण तक पत्तन न्यास केवल वर्षों में ही नहीं कार्य में भी अनुभवी हो चुका था। विशेषकर अपने परिश्रम के फलीभूत होने का केवल एक नहीं अनेकों उदाहरण देख कमिश्नरों को अत्यन्त संतुष्टि मिली। खिदिरपुर गोदी मानव समाज के प्रयासों और उसकी उपलब्धियों के प्रतीक चिह्न के रूप में है। अब हमें इस प्रयास की कहानी की ओर उन्मुख होना चाहिये।

अध्याय 7
खिदिरपुर गोदी

वाष्प चालित लौह निर्मित जहाजों ने समुद्री परिवहन में क्रान्ति कर दी।
बंदरगाह के आस-पास के क्षेत्रों के रेलमार्ग से जुड़ जाने पर अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार की नई संभावनाएँ बनीं। स्वे.ज नहर से पूर्व और पश्चिम के बीच की व्यापार गति और तीव्र हुई। इस समय विस्तृत सागरों की पीठ पर जितनी माल ढुलाई हुई, सौ वर्ष पहले उसकी कल्पना भी नहीं की जा सकती थी। स्वाभाविकतः कलकत्ता बंदरगाह पर भी इन परिवर्तनों का प्रभाव पड़ा। 1874-1884 के दशक में जहाज़ों के टनेज की वार्षिक वृद्धि दर 10 प्रतिशत थीं; दूसरे शब्दों में 1874 ई. से यह दुगुनी हो गई थी।1 इस वृद्धि के लिये कमिश्नरों द्वारा तत्कालीन आवश्यकतानुसार उठाए गए कदम पर्याप्त थे। किन्तु निर्यात व्यापार में और विस्तार किये जाने की सूरत में अधिक सुविधाओं की ज़रुरत महसूस की जा रही थी।2

इस तथ्य के समझ में आते ही कलकत्ता बंदरगाह की सुविधाओं के सुधार के लिये गोदियों के निर्माण का विचार फिर ज़ोर पकड़ने लगा। इस सम्बन्ध में पहले ही कई सुझाव दिये जा चुके थे। 1769 ई. में बेंजामिन लैकम ने बड़े जहाज़ों की मरम्मत और आवासन के लिये बम्बई या अन्य किसी दूरस्थ प्रदेश पर निर्भरता को समाप्त करने हेतु इस व्यवस्था के लिये एक स्थान चुनने का विचार रखा था। इस योजना पर कुछ विवाद थे पर इससे जनता को सुविधाओं की समस्या के सुधार का आभास मिला। अनेक प्रकार के सुझाव सामने आए। कई बार समितियों का गठन किया गया तथा उनकी योजनाओं और रिपोर्टों पर विचार किया गया। पर लंबे समय तक ये योजनाएँ और रिपोर्टें पड़ी धूल खाती रहीं। टॉली नाला, आकरा, गार्डेन रीच और आकरा के बीच, हावड़ा तथा खिदिरपुर में गोदियों के निर्माण के सुझाव दिये गए।3 1842 ई. से बंदरगाह के स्थान विस्तार के लिए सरकार पर व्यावसायिक बिरादरी का दबाव बना रहा।

कलकत्ता बंदरगाह ऊँची नीची जलराशि के बीच पड़ने वाला बंदरगाह था। जहाज़ के तैरते रहने के लिये आवश्यक जलराशि के स्तर के बढ़ते ही समस्या उठ खड़ी होती थी कि इस बदले हुए जलीय स्तर पर माल ढुलाई का कार्य कैसे किया जाए।

इसके लिये घाटों की व्यवस्था में निरन्तर फेरबदल करनी पड़ती थी। संक्षेप में ज्वार भाटे के स्तर के अनुसार जलक्षेत्र (बेसिन) का स्तर बनाए रखना पड़ता था। पिछली शताब्दी में योरोप में सभी स्थानों पर जलीय गोदी का निर्माण कर इस समस्या से निबटा गया था।4 1843 ई. में बंगाल सरकार ने एक समिति का गठन किया। इस समिति ने 1842 मे आए तूफान के कारण और उससे हुए नुकसान पर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। इस खोज के दौरान यह तथ्य सामने आया कि कलकत्ता बंदरगाह की संकुचित स्थिति इस नुकसान का बड़ा कारण थी और भविष्य में तूफान से होने वाले नुकसान से बचने के लिये जलीय गोदियों के निर्माण का सुझाव दिया गया। 1844 ई. की मई में बेंगॉल इंजीनियर्स के लेफ्टिनेंट कर्नल फोर्ब्स के सभापतित्व में एक समिति का गठन किया गया जिसे कलकत्ता बंदरगाह के सम्पूर्ण नौवहन का भार वहन कर सकने लायक गोदियों के निर्माण की योजना की समस्याओं और संभावनाओं पर विचार करना था। इस समिति ने जलीय गोदियों की निर्माण योजना का भरपूर समर्थन करते हुए खिदिरपुर को इस निर्माण कार्य के लिये सबसे उचित स्थान बताया। इस कार्य के लिये एक जॉयन्ट स्टॉक कम्पनी के गठन का भी सुझाव दिया गया।5

1858 ई.से 1864 ई. के बीच बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने कलकत्ता बंदरगाह में आने वाले जहा.जों की संख्या की तुलना में यहाँ के उपकरणों की अपर्याप्तता के सम्बन्ध में कई बार ज्ञापन दिये। 29 दिसम्बर 1858 ई. के अपने पत्र में चेम्बर की समिति ने लिखा :- "समय आ गया है कि बंगाल के बढ़ते व्यापार की आवश्यकता पूर्ति के लिये जलीय गोदियों का निर्माण अवश्य ही किया जाये। इस निर्माण के बिना संतोषजनक परिणाम नहीं पाए जा सकते।6 इसके बाद 27 फरवरी, 1863 के अपने पत्र में चेम्बर ने सरकार से जलीय गोदियों के निर्माण का पुनः अनुरोध किया। चेम्बर के इस आवेदन और 5 अक्टूबर 1864 मे आए तूफान को ध्यान में रखते हुए सरकार ने जी. नोबल के सभापतित्व में एक समिति का गठन किया। इस समिति ने समय-समय पर आई गोदी निर्माण सम्बन्धी योजनाओं पर विचार किया। गोदी निर्माण के लिये संभावित स्थानों के नाम भी सुझाए गए। कलकत्ते के निकटवर्ती क्षेत्रों जैसे हावड़ा, बोटानिकल गार्डेन, चितपुर, सियालदह, खिदिरपुर और आकरा आदि के नाम प्रस्तावित किये गए।7 समिति ने नदी के हावड़ा तट को व्यापार के लिये असुविधाजनक बताया। उनकी दृष्टि में आकरा तट इस कार्य के लिये दूरी पर था इसलिये आवागमन के लिये असुविधाजनक था। खिदिरपुर और चितपुर के बीच चुनाव करते हुए विभिन्न कारणों से उनका रुझान चितपुर की ओर था। उनका विचार था कि "खिदिरपुर में कम से कम अभी गोदी का निर्माण न किया जाये," किन्तु इस सम्बन्ध में कोई प्रगति नहीं हुई, क्योंकि समिति ने सरकार से ठेकेदारों के लिये किसी विशेष सहायता की कोई सिफ़ारिश नहीं की थी। सरकार का विचार था कि तत्कालीन आवश्यकताओं की आपूर्ति जेटियों के निर्माण और पत्तन न्यास के गठन से की जा सकेगी। गोदी निर्माण कार्य सम्बन्धी समिति की टिप्पणियाँ भी अधिक महत्तवपूर्ण नहीं थी। समिति ने इस संदर्भ कि, पिछली आधी शताब्दी में कलकत्ता बंदरगाह में नौवहन के लिये पर्याप्त स्थान और आवास देने की दिशा में कुछ भी नहीं किया गया है की ओर संकेत करते हुए कहा, " . . . अगर कलकत्ते में जलीय गोदियों का निर्माण किया जाता है तो वे निवेश की गई पूँजी से संतोषजनक लाभांश पाने में दूसरे बंदरगाहों में उनकी सुविधा के लिये निर्मित गोदियों की तरह ही उपयोगी होंगी।" 8

रोचक तथ्य यह है कि यद्यपि गोदियों के निर्माण का प्रस्ताव कमिश्नरों की ओर से नहीं आया था फिर भी इस योजना को अंततः जिस रूप में स्वीकृति मिली उसे उन्होंने सम्पूर्ण समर्थन दिया। यह तो व्यापारिक समुदाय था जो पिछले अढ़ाई सौ वर्षों से व्यापार की सुविधा के लिये गोदियों के निर्माण की आवश्यकता पर बल दे रहा था। पत्तन न्यास के जन्म के बहुत पहले से कलकत्ता के व्यापारी इस विशेष कार्य के लिये लंबे समय से उद्योगशील थे। खिदिरपुर गोदी के निर्माण कार्य के कुछ दिनों बाद

व्यापारी समुदाय के एक भाग द्वारा की गई तीखी आलोचना के बाद कमिश्नरों ने इस तथ्य की ओर सबका उचित ध्यानाकर्षण किया।9

कलकत्ता गोदियों पर पुनर्विचार

पत्तन न्यास के गठन के छः वर्षों बाद 1876 ई. में पत्तन कमिश्नरों के उप-सभापति डब्ल्यू. डफ ब्रूस ने व्यापारिक आवश्यकताओं के अनुरूप बंदरगाह सम्बन्धी सुविधाओं की बढ़ोतरी के लिये एक योजना प्रस्तुत की। ब्रूस हावड़ा फ्लोटिंग ब्रिज को नीमतल्ला के उत्तर की ओर ले जाना चाहते थे। वे मातला नदी पर चितपुर होते हुए पोर्ट कैनिंग से छः मील नीचे एक नौवहन योग्य नहर बनाना चाहते थे। सियालदह में गोदी निर्माण और उसे कलकत्ता नहर तथा हुगली नदी से जोड़ना उनकी योजना का एक और महत्त्वपूर्ण अंग था। इस योजना का अनुमानित व्यय 237 लाख रुपये था। किन्तु परीक्षण पर पाया गया कि प्रस्तावित जहाज़ नौवहन नहर की उपयोगिता 25 फीट जहाज़ों के ही चलने योग्य है। पुनः एक संशोधित योजना बनाई गई जिसमें 28 फीट तक का प्रावधान था इसका अनुमानित खर्च 329 लाख रुपये आया। स्थानीय एवं अन्य आपत्तियों के कारण इसे क्रियान्वित नहीं किया जा सका। दस्तावेज बताते हैं कि डफ़ ब्रूस पूरे बंदरगाह को मातला ले जाना नहीं चाहते थे, क्योंकि यह उस डायमंड हार्बर योजना का भाग नहीं था बाद में जिसे बंदरगाह के पूरे व्यापार पर एकाधिपत्य जमाने के लिये आगे बढ़ाया गया। दोनों योजनाओं का उद्देश्य कलकत्ता बंदरगाह को गोदियों के निर्माण द्वारा सुविधाएँ और उपकरण प्रदान करना था। इससे जहा.जों का नौवहन और भी उपयोगी होता। उन दोनों योजनाओं में से किसी एक योजना के चुनाव पर कलकत्ता बंदरगाह के विभिन्न द्वारों पर दो भिन्न नहरों का प्रभाव पड़ता।10

बंदरगाह की सुविधाओं को सुधारे जाने का प्रश्न 1881 में फिर एक बार उठ खड़ा हुआ। इस बार बंदरगाह में आने वाले जहाज़ों की संख्या और आकार में वृद्धि तथा सुरक्षा के और बेहतर प्रबंधों को तुरंत किये जाने की आवश्यकता थी। अतः डायमंड हार्बर में गहरे पानी की गोदी के निर्माण के प्रस्ताव पर पुनः विचार आरंभ हुआ। सरकार ने इस प्रश्न पर विचार करने के लिये एक समिति का गठन किया। 1882-83 के अंत की ओर इस समिति की रिपोर्ट प्रकाशित हुई। समिति के अधिकांश सदस्यों का मत था कि जलीय गोदी का निर्माण किया जाये और यह निर्माण डायमंड हार्बर में हो। व्यापारी बिरादरी के दो प्रतिनिधियों ने इससे "असहमति" दर्ज़ करवाते हुए कहा कि यह निर्माण असुविधाजनक होगा, इससे कलकत्ता के व्यापार की हानि होगी क्योंकि यह "सहायक बंदरगाह" शहर से दूर होगा। समिति की यह रिपोर्ट बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर की टिप्पणी के साथ "कैलकटा ग.जट" में छपी। लेफ्टिनेंट गवर्नर ने इस पर तीव्र संदेह व्यक्त किया कि इससे बंदरगाह की वर्तमान सुविधाओं के विस्तार से कोई बड़ी राहत मिल सकेगी। उनके विचार से यह तत्कालीन राहत ही होगी। उनके अनुसार हुगली पर पुल बन जाने के तुरंत बाद ही तथा कलकत्ते को विभिन्न स्थानों से रेलमार्ग द्वारा सीधे जोड़ देने पर अधिक फलदायी परिणाम मिल सकेंगे। कलकत्ते से उत्तर पश्चिम के उत्पादक प्रान्त, मध्य तथा उत्तर बंगाल के क्षेत्र साथ ही सीतारामपुर से मध्य प्रान्तों को जोड़ने वाले रेलमार्ग के निर्माण के बिना कमिश्नरों के हस्तगत तत्कालीन व्यवस्था अपर्याप्त प्रमाणित होगी।11

इस रिपोर्ट के प्रकाशित होने के तुरंत बाद सरकार ने पत्तन कमिश्नरों को बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के सहयोग से टर्मिनस सुविधाओं के विस्तार की संभावनाओं पर और उस पर आने वाले खर्च पर विचार करने के लिये कहा।12

पाँच महीनों में तेईस बैठकें करने के पश्चात् चेम्बर ऑव कॉमर्स के प्रतिनिधि और पत्तन कमिश्नरों की समिति ने सितम्बर 1883 ई. में अपनी रिपोर्ट जमा की। आयात और निर्यात, विशेषकर निर्यात के लिये बंदरगाह सम्बन्धी सुविधाओं के विस्तार की आवश्यकता के सम्बन्ध में समिति को कोई संदेह नहीं था। इस समिति के अनुसार डायमंड हार्बर की गोदियाँ न तो नौवहन के लिये किफायती थीं और न ही बंदरगाह के व्यापार के लिये सुविधाजनक। इस समिति ने खिदिरपुर में जलीय गोदी के तुरंत निर्माण की सिफ़ारिश की। इस समिति ने यह भी कहा कि इस निर्माण से बंदरगाह के तत्कालीन व्यापार को लाभ होगा, भविष्य में व्यापार विस्तार से इस लाभ में अत्यधिक वृद्धि होगी।13

खिदिरपुर गोदी निर्माण के वास्तविक अंकुर इसी रिपोर्ट में हैं। भारत सरकार और बंगाल सरकार दोनों ने ही प्रस्तावित गोदी निर्माण का अनुमोदन किया। 30 अक्टूबर 1883 को भारत सरकार ने राज्य सचिव को कलकत्ता के बढ़ते व्यापार की बेहतर सुविधाओं के लिये खिदिरपुर में गोदी निर्माण की आवश्यकता के लिये लिखा।14

इस सिफ़ारिश के पहले से ही ईंग्लैंड का उच्च प्रशासन भारत में बंदरगाह सम्बन्धी सुविधाओं के विस्तार की आवश्यकता को समझ चुका था। दिनांक 8 नवम्बर 1893 को भारत के राज्य सचिव किम्बरले के. मार्किस द्वारा गवर्नर जनरल को लिखे पत्र से यह स्पष्ट है। लॉर्ड किम्बरले ने रेल मार्ग में भारी बढ़ोत्तरी का उल्लेख किया। उन्होंने कहा कि नौवहन को प्रत्येक ऐसी उचित सुविधा और स्थान दिया जाये जिससे रेल मार्ग का निर्माण हो सके। उनके विचार से अन्य देशों से यह सम्बन्ध भारतीय व्यापार के लिये अत्यन्त महत्त्वपूर्ण था।15

गोदी निर्माण के प्रस्ताव पर प्रशासन ने अपनी सहमति की मुहर लगा दी। प्रस्तावित कार्य को मिली अनुमति 6 मार्च 1884 को भारत सरकार को टेलीग्राफ द्वारा प्रेषित की गई।16 इसी दिन खिदिरपुर में स्थान चयन की सूचना भी भेजी गई।17

गोदी की मूल रूपरेखा पत्तन न्यास के सभापति डफ ब्रूस द्वारा तैयार की गई। 1882-87 के बीच की अवधि में जलीय गोदी के लिये ब्रूस द्वारा किया गया कार्य इस दिशा में अत्यन्त महत्त्वपूर्ण था। कमिश्नरों की 424 वीं सभा में सभापति ने इस योगदान की विशेष प्रशंसा की। कलकत्ते में गोदियों के निर्माण के लिय डफ ब्रूस ने अपनी छुट्टियों का बड़ा भाग समर्पित किया था। कमिश्नरर्स डॉक कमिटी ने ब्रूस से मिले सहयोग की सराहना की। समिति को डफ़ ब्रूस द्वारा अत्यन्त सजगता से तैयार की गई योजनाओं एवं उसके खाकों से अत्यन्त सहायता मिली। डफ़ को ब्रिटिश बंदरगाहों में गोदी निर्माण के लिये होने वाली नवीनतम तकनीकों की जानकारी थी। डफ़ के इस ज्ञान से समिति अत्यन्त लाभान्वित हुई तथा पाँच महीनों की छोटी सी अवधि में ही कमिश्नरों को अपनी रिपोर्ट पेश करने में सक्षम हो सकी।18 डफ़ की गोदी के लिये प्रस्तावित रूपरेखा में एक आन्तरिक और एक बाहरी गोदी जिसके साथ ग्रेविंग गोदी, ज्वार जलक्षेत्र, दो द्वारों और आदि गंगा अथवा टॉली नाला से सम्बद्ध नौका नहर का प्रावधान था। कमिश्नरों के सलाहकार अभियंता सर एलेक्जेन्डर रेण्डेल ने 6 मार्च 1884 ई. में राज्य सचिव को दिये अपने ज्ञापन में इस योजना की आलोचना की। डफ़ ब्रूस ने इन आलोचनाओं का उत्तर दिया। बंगाल सरकार ने भी विवादित बिन्दुओं पर दूसरे विशेषज्ञों की राय ली। तत्पश्चात् प्रासंगिक आलोचना सहित इस योजना को भारत सरकार को अग्रसारित किया गया। वायसराय ने इसे पुनः राज्य सचिव के पास भेज दिया। इस योजना के ब्यौरे पर व्यापक सहमति बनाने में सरकार को थोड़ा समय लगा। अंततः 1855 के अधिनियम II के अन्तर्गत कमिश्नरों को खिदिरपुर में गोदी निर्माण और इसके लिये ऋण लेने के अधिकार सौंपे

गए। यह रोचक है कि 1870 के अधिनियम में' "गोदी" शब्द नहीं था, बाद में 1885 में इसे धारा 2 के अन्तर्गत इस क़ानून में सम्मिलित किया गया।19

गोदियों का संघर्ष

ज्यों ही ऐसा लगा कि गोदी निर्माण सम्बन्धी योजनाएँ अपने अन्तिम चरण में हैं एक और गंभीर विवाद उठ खड़ा हुआ। 7 मार्च 1885 की बेंगॉल लेजिसलेटिव काउन्सिल की कार्यवाही में इस योजना के आखिरी मुहूर्त्त में उठे विरोध का विस्तृत ब्यौरा मिलता है। विरोध का मुख्य आधार कलकत्ते के व्यापारिक समुदाय के कुछ गणमान्य व्यक्तियों द्वारा दिया गया ज्ञापन था। इन लोगों ने कुछ आपत्तियाँ उठाई थीं। सबसे पहले कहा गया कि बंदरगाह में जहाज़ों के आवागमन के लिये किसी अतिरिक्त व्यवस्था की आवश्यकता नहीं है। द्वितीयतः यदि भविष्य में ऐसी कोई आवश्यकता हुई भी तो बंदरगाह को उसके वर्तमान ढाँचे में ही और विकसित किये जाने का तर्क दिया। कहा गया कि इसके लिये किसी नए प्रयोग की जरुरत नहीं। तीसरी आपत्ति की गई कि गोदी का निर्माण कलकत्ते के व्यापार पर एक बड़ा बोझ होगा, क्योंकि ऐसा कभी नहीं देखा गया कि किसी गोदी के बनने से शुल्क में कमी अथवा बंदरगाह की सुविधाओं में वृद्धि हुई हो।20

ज्ञापनकर्त्ताओं की ये आपत्तियाँ एवं भय निस्संदेह व्यापारिक मंदी से उपजे थे। ज्ञापनकर्त्ताओं ने इस बात पर विशेष बल दिया कि प्रस्तावित नई गोदी का निर्माण गेहूँ और तीसी के निर्यात को ध्यान में रख कर किया जा रहा है। उनके विचार से यह एक बड़ी भूल थी, क्योंकि इन दो वस्तुओं के व्यापार में कलकत्ते का व्यापार मंदा चल रहा था। यह व्यापार भारत के पश्चिमी बंदरगाहों की ओर जा चुका था।21

इस समूह के प्रवक्ता के तौर पर ए.बी. मिलर ने समिति में बड़ी दृढ़ता से अपने विचार प्रस्तुत किये। उनका समर्थन करते हुए एडवोकेट जनरल ए. फिलिप ने जो वक्तव्य सामने रखा उसे "आलोचना के विलम्बन की नायाब प्रस्तुति" माना गया। किन्तु इस तीखे विद्रोह के बीच पत्तन न्यास के सभापति एच. जे. रेनॉल्ड्स ने गोदी योजना को अत्यन्त योग्यता एवं कौशल से प्रस्तुत किया। उन्होंने अपने भाषण के अंत में कहा - "मेरा मानना है कि गोदियाँ व्यापार की आवश्यकता है। रेलमार्ग से सम्पर्क बढ़ने तथा नौवहन में वृद्धि तथा देश की भौतिक प्रगति बढ़ने के साथ हमारे पास बढ़ते यातायात (ट्रैफिक) को संभालने की क्षमता होनी चाहिये, जो गोदियों द्वारा संभव हो सकेगा। अगर आज हम इस अवसर को गँवा देते हैं तथा व्यापारिक मंदी के नाम पर कोई कदम नहीं उठाते तो आज से कुछ महीनों बाद आज इस ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने वाले ये ही भद्र पुरुष समय रहते बंदरगाह के बढ़ते व्यापार के लिये कदम न उठाए जाने का हम पर आरोप लगाने वालों में सबसे आगे होंगे।22

समिति के सभापति बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर ने रेनॉल्ड के विचारों पर अपनी सहमति जताते हुए समिति में बिल के पास किये जाने में देरी की कोई वजह न पाते हुए कहा, "सारे देश में रेलमार्ग के प्रसार के साथ पूरे देश से माल आ रहा है। अगर कलकत्ता इसे नहीं लेता अथवा लेने में अक्षम प्रमाणित होता है तो यह सारा व्यापार दूसरे बंदरगाहों के पास चला जायेगा। मेरे विचार से अगर कलकत्ता हाथ आए इस अवसर को छोड़ता है तो इसे इसका फल भुगतना होगा। मुझे वे खतरे नहीं लगते जिनका आपको डर है। बल्कि मुझे लगता है कि खतरे तो इस अवसर को गँवा देने पर हैं।23

लेजिसलेटिव में बिल पर हुई बहस की इस उपरोक्त संक्षिप्त प्रस्तुति से पाठक बिल के पास होने की कठिनाइयों को समझ गए होंगे। कार्य आरंभ करने के लिये कमिश्नरों को 15 लाख की अग्रिम राशि दी गई। यहाँ पर यह सोच कर राहत की साँस ली जा सकती है कि इसके आगे का कार्य सुगमता पूर्वक हुआ होगा किन्तु वास्तव में ऐसा हुआ नहीं। कमिश्नरों को अपनी यह योजना पूरी करने में सभी प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ा। इस योजना पर आपत्तियों के अतिरिक्त कमिश्नरों को आर्थिक तंगी का भी सामना करना पड़ा। खिदिरपुर गोदी का निर्माण उनके लिये एक लंबा संघर्ष प्रमाणित हुआ। उन्होंने इस संघर्ष का सामना किया और अंततः सभी बाधाओं के विरुद्ध विजयी हुए।

डफ़ ब्रूस द्वारा तैयार की गई मूल गोदी योजना में कुछ परिवर्तन करने पड़े। सम्बद्ध अधिकारियों ने विशेषज्ञों की सहायता से इस योजना की रूपरेखा और उसके हर ब्यौरे की विस्तृत जाँच की। राज्य सचिव लॉर्ड किम्बरले ने आन्तरिक गोदी के निर्माण को स्थगित रखते हुए शेष निर्माण कार्य करने का निर्णय लिया।

1885 ई. में बंगाल सरकार ने इस योजना के व्यय के लिये अनुमानित 200 लाख रुपये की राशि की स्वीकृति दे दी। इस निर्माण में गोदी संख्या 1, ज्वार जल क्षेत्र, एक 60 फीट का अवरोधक, अस्सी फुट का एकल द्वार, एक सूखी गोदी, टॉली नाला तक नहर, नदी किनारे रेलमार्ग और घाटों को गोदी से जोड़ना सम्मिलित थे। इसके साथ ही गोदी संख्या दो के निर्माण के लिये आवश्यक भूमि अधिग्रहण भी किया जाना था। यह जानना रोचक होगा कि गजट में भूमि अधिग्रहण सम्बन्धी सूचना के प्रकाशित होते ही उस क्षेत्र की भूमि के मूल्य में भारी वृद्धि हो गई। मौके की प्रतीक्षा में लगे लोगों की सक्रियता बढ़ गई। उस क्षेत्र के पुराने बाशिंदों ने स्वाभाविकतः विरोध किया। उन्होंने सर रिवर्स थॉम्पसन को एक ज्ञापन भेजा कि अगर प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण किया गया तो चार हजार परिवार बेघर हो जायेंगे।24 सरकार ने इस मामले को कमिश्नरों के पास भेजा। कमिश्नरों ने ज्ञापन पर सहानुभूति तो प्रकाशित की, किन्तु भूमि अधिग्रहण पर वे अडिग रहे। उनका कहना था कि जलीय गोदी निर्माण जैसी किसी महत्त्वपूर्ण योजना के लिये कुछ लोगों को असुविधा में डालना ही होगा जैसी कि ज्ञापनकर्त्ता बता रहे हैं, किन्तु इसके बिना यह कार्य पूरा नहीं किया जा सकेगा। कमिश्नरों ने साथ ही यह भी स्पष्ट किया कि योजना के क्रियान्वयन के दौरान लोगों को कम से कम नुकसान हो इसके लिये आवश्यक प्रबंध किये जायेंगे।25

जब तक गोदी निर्माण कार्य चलता रहा, कमिश्नरों के सामने कोई न कोई रोड़ा आता रहा। सबसे गंभीर समस्या वित्त की थी। कमिश्नरों ने गोदी निर्माण की योजना के दम पर आगे बढ़ कर बहुत सी व्यवस्थाएँ एवं वादे किये थे, किन्तु सरकार की कठोर नीतियों के कारण कोष जुटाने में उन्हें अत्यन्त कठिनाई हो रही थी। कमिश्नर अत्यन्त विकट स्थिति में थे। इस योजना पर वे अपने कोष का इस्तेमाल कर चुके थे। कर्ज ली हुई राशि पर ब्याज़ बढ़ रहा था। बैंक से ऋण उगाही में उनकी सारी सुरक्षा हुंडियाँ पहले ही लग चुकी थीं।

पाठकों को ऐसी विपत्ति में पड़े कमिश्नरों से अवश्य सहानुभूति होगी जिसमें उनका अपना कोई दोष नहीं था। हाँलाकि कुल मिलाकर बंगाल सरकार का रवैया सहानुभूतिपूर्ण था, किन्तु भारत सरकार, जिसके सिर पर राज्य सचिव (सेक्रेटरी ऑव द स्टेट) की तलवार लटक रही थी, से वैसे रवैये की उम्मीद नहीं की जा सकती थी।26 परिणामस्वरूप पत्तन कमिश्नरों को प्रत्येक कदम पर शर्मिन्दगी उठानी पड़ी। अत्यधिक आर्थिक तंगी के कारण आखिर में गोदी निर्माण का कार्य स्थगित कर देना पड़ा। कमिश्नरों को इस बात का श्रेय अवश्य ही दिया जाना चाहिये कि इतनी कठिनाइयों और निराशाओं के बीच भी वे गोदी निर्माण का महत्त्व नहीं भूले। गोदी से कलकत्ता के व्यापार के लाभ को उन्होंने एक क्षण के लिये भी विस्मृत नहीं किया। वे जानते थे कि

बढ़ता नौवहन तथा रेलमार्ग से आने वाला माल गोदी के बिना किफायती रूप से संचालित नहीं हो पायेगा। इससे कलकत्ते के व्यापार तथा रेलमार्ग के विस्तार को क्षति पहुँचेगी, क्योंकि उसके लिये पर्याप्त स्थान और उपकरणों को रखे जाने के लिये गोदी का निर्माण आवश्यक है।27

इस योजना की पूर्त्ति तक कमिश्नरों को बहुत-सी बाधाओं का सामना करना पड़ा, किन्तु आरंभ से ही उनका इस योजना में दृढ़ विश्वास था। अनपेक्षित कठिनाइयों से निर्माण की लागत बढ़ गई। 1890 ई. तक ज्वार जल क्षेत्र का निर्माण-कार्य पूरा हो उसका प्रयोग आरंभ हो चुका था। गोदी संख्या 1 भी लगभग बन कर तैयार थी कि तभी अचानक एक गंभीर दुर्घटना ने कार्य की प्रगति को धीमा कर दिया। गोदी के घाट की दीवारें आगे की ओर खिसक गईं। यह दुर्घटना उन गुरुत्व गोदियों (gravity type dock) की दीवारों की असफलता का सटीक उदाहरण थी, जिनका कार्यान्वयन सामने के द्वार पर जल के दबाव पर निर्भर था। इस घटना से फैली सनसनी का लोक अभियांत्रिकी की पुस्तकों एवं पत्रिकाओं में उल्लेख किया गया।28 तब तक पर्याप्त रूप से विकसित हो चुके मृतिका विज्ञान के ज्ञान से लैस उस काल के अभियंताओं ने ऐसी असफलताओं से बचने के लिये और सुरक्षित रूपरेखा बनाई।

इन अदृष्ट कठिनाइयों और बढ़े हुए व्यय भार ने गोदी निर्माण की लागत बढ़ा दी। व्यय बढ़ाने में लिये गए ऋण की ब्याज दर की वृद्धि का बड़ा हाथ था। मूल अनुमानित व्यय की राशि बढ़ कर 228 लाख रुपयों तक पहुँच गई। पत्तन कमिश्नरों की इस माँग को सरकार ने पूरा किया। इसमें रोचक तथ्य यह है कि कमिश्नरों के अभियंताओं ने गोदी योजना का क्रियान्वयन स्थानीय ठेकेदारों की सहायता से किया। इन लोगों ने अभियंताओं को कारीगर और मज़दूर जुटा कर दिये। अंततः 1892 ई. में गोदियों को आवागमन के लिये खोल दिया गया। गोदी में माल ढुलाई के लिये सबसे पहले प्रविष्ट होने वाला जहाज़ बोहेमियो नामक योरोपीय कार्गो जहाज़ था।29

यह सोचना गलत होगा कि गोदी के आरंभ होते ही कमिश्नरों की समस्याएँ समाप्त हो गईं। उन्हें अभी कई और समस्याओं से जूझना था। अभी तक वे गोदी निर्माण के विरुद्ध संगठित विरोध झेल रहे थे अब निहित स्वार्थ वालों ने इसके प्रयोग का बहिष्कार किया। कमिश्नरों के लिये यह बड़ा सिरदर्द था। इससे निबटने के लिये उन्होंने खिदिरपुर गोदी का प्रयोग करने वाले जहाजों को कर में छूट दी। उन्हें विभिन्न व्यावसायिक समूहों को प्रसन्न कर इस नई सुविधा के उपभोग के लिये मनाना था। ये संगठन इस अप्रत्याशित सूचना से अप्रसन्न थे कि निर्यात जहाजों को गोदी पर ही जाना होगा अथवा नदी में ही बने रहना होगा अर्थात् जेटियों पर माल ढुलाई नहीं हो सकेगी। यह सुकंचित प्रतिरोध लंबे समय तक चला। इन कठिन परिस्थितियों में भी कमिश्नरों ने सरकार से किसी प्रकार का कदम उठाने का आग्रह नहीं किया।

बंगाल सरकार ने कमिश्नरों की समस्याओं को समझते हुए उन्हें थोड़ा सहयोग और प्रोत्साहन दिया। इसमें दो वर्षों तक ब्याज न चुकाने की छूट शामिल थी। गोदी को बहुत थोड़े से लोगों की सहायता से आवागमन के लिये खोल कर रखा गया। निस्संदेह पत्तन न्यास के लिये यह कठिन दौर था। गोदी की उच्चतम सुविधाओं एवं उत्तम उपकरणों को प्रशंसा पाने में बहुत समय लगा। इस प्रशंसा लाभ में उस बढ़ते हुए कोयला निर्यात का बड़ा हाथ था जो बहुत छोटे से पैमाने से शुरु हुआ था।30 1894-95 ई. में गोदी का आय-व्यय एक जैसा था। बहुत जल्दी ही गोदी के वांछित परिणाम सामने आने लगे। इस विशाल उद्यम के पूरा होते ही बंदरगाह की भीड़ कम हुई। गोदी के लाभों की चारों ओर चर्चा होने लगी। बंदरगाह की गोदी में आने वाले जहाजों के उड़ते मस्तूलों का सैलाब उस समय के कलकत्ते का एक बड़ा गौरवशाली दृश्य था। किन्तु इन गोदियों के बढ़े हुए व्यापार के लिये

बंदरगाह की अभी तक की सुविधाएँ अपर्याप्त थीं। बढ़े हुए व्यापार को ध्यान में रख कर ही इन गोदियों का निर्माण किया गया था। यह कलकत्ता बंदरगाह का नवजागरण काल था। इस काल में कलकत्ता बंदरगाह संसार के महान बंदरगाहों में अपना स्थान बनाने में सफल रहा।

बंदरगाह के विकास की सम्पूर्ण कहानी जिसमें खिदिरपुर गोदी के निर्माण की अनुमति, उसके निर्माण और इसके कार्यकाल के आरम्भिक दिन भी हैं, किसी छोटे-मोटे महाकाव्य से कम नहीं है। यहाँ तक कि इस कहानी के सामान्य पाठक भी इस विकास गाथा के अभिभावकों स्काल्च, रेनॉल्ड्स और स्टीवन जैसे सभापति, डफ़ ब्रूस, साइमन्स और एप्जॉन जैसे उपसभापति की दक्षता और उद्यमशीलता से प्रभावित हुए बिना नहीं रह सकते। गोदी योजना पर इन उद्यमियों को प्रशासन के भीतर और बाहर जिस तरह के विरोधों का सामना करना पड़ा, मीडिया की जैसी तीखी निंदा का सामना करना पड़ा उसकी एक झलक कमिश्नरों की 873 वीं सभा के सभापति जी. टॉयनवी के विदाई भाषण में मिलती है। इसमें उन्होंने अपने पूर्ववर्ती सर चार्ल्स स्टीवेन्स द्वारा लड़े और जीते गए "गोदी युद्ध" का उल्लेख करते हुए विनम्रता पूर्वक कहा कि मैं उन्हीं के प्रयासों और आशीर्वाद से मिली हुई शान्ति का आनन्दलाभ कर रहा हूँ।

परवर्ती विकास

जैसा कि हम देख चुके हैं कि कमिश्नर गोदी उपयोग सम्बन्धी बाधाओं से पार पाने में सफल रहे। कलकत्ते के बढ़ते व्यापार के कारण लोगों को जल्दी ही यह समझ आ गया कि आयात-निर्यात से सम्बद्ध नौवहन के लिये केवल घाटों से जहाजों की माल ढुलाई संभव नहीं है। जहाजों को अपनी बारी के लिये लंबी प्रतीक्षा करनी पड़ती थी। आयात-निर्यात के लिये होने वाली माल ढुलाई के लिये भी पर्याप्त स्थान उपलब्ध नहीं था। बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स की एक समिति के सुझाव पर पत्तन कमिश्नरों ने पुनः इस प्रश्न पर विचार किया, घाटों को केवल आयात कार्य के लिये रखा जाना चाहिये या नहीं। घाटों से निर्यात का प्रस्ताव अस्वीकृत रहा।

पुनः एक बड़ा विवाद उठ खड़ा हुआ, किन्तु घाटों से उठे मामलों और आमतौर पर होने वाले घाटे की तुलना में पत्तन कमिश्नरों ने इसे कम भयंकर माना। अतः चेम्बर ऑव कॉमर्स के साथ अनुबंध करते हुए जिसमें सरकार की अनुमति भी थी, उन्होंने एक साहसिक कदम उठाया। कमिश्नरों ने घाटों को केवल आयात कार्य के उपयोग तक सीमित रखने का आदेश जारी किया, हाँलाकि निर्यात का माल अभी भी घाटों पर उतार रेल मार्ग से गोदी में जहाज़ पर लादने के लिये भेजा जा सकता था। इस बीच गोदी की बर्थ का प्रयोग जहाज़ पर कोयला लादने के लिये किया गया। पत्तन कमिश्नरों ने गोदी के निर्माण को आवश्यक माना। अतः उन्होंने तीन विशेष बर्थों के निर्माण हेतु कमर कस ली। यह निर्माण उस नहर के एक हिस्से को गहरा और चौड़ा करके संभव था जो गोदी संख्या दो के लिये प्रस्तावित क्षेत्र का एक भाग थी। साथ ही यह भी माना गया कि खिदिरपुर नमक व्यापार के कम से कम एक भाग के लिये उपयुक्त स्थान है। सरकार की अनुमति के साथ कमिश्नरों ने कोयले के इस नए व्यापार की प्रतिद्वन्द्विता में इस व्यापार के लिये भी स्थान बनाने का फैसला किया। इसके साथ ही दूसरे सुधार कार्य किये गए। इन सुधारों में संभवतः सबसे बड़ा सुधार गोदी और घाटों के बीच रेल सुविधाओं का विस्तार और उप सभापति एप्जोन द्वारा प्रस्तावित एक

साधारण और सस्ते उपकरण का प्रयोग था। इस उपकरण के प्रयोग से प्रवेश का बंध 83 फीट तक खुल सकता था जिससे बड़े स्टीमर वहाँ से प्रवेश कर सकते थे। इस परिवर्तन से 1896-97 ई. में आयात 89,111 टन तक और 1897-98 में 84,061 टन तक पहुँचा। इसी प्रकार 1896-97 में निर्यात 585,000 टन और 1897-98 में 1,140.464 टन तक हुआ। इस कुल निर्यात में 230,838 टन जूट, 44,327 टन चाय और 672,767 टन कोयला था।32

व्यापार के क्रमिक विस्तार से प्राथमिक राहत के रूप में गोदी संख्या 1 में एक तलीय छाजनों का निर्माण आवश्यक कार्य हो गया। बाद में गोदी संख्या 2 तक इस विस्तार की आवश्यकता उठ खड़ी हुई। चूँकि गोदी संख्या 1 की दीवारों के निर्माण में भारी मुसीबतों का सामना करना पड़ा था अतः गोदी संख्या 2 के निर्माण में यह ध्यान रखना .जरूरी था कि पुनः ऐसी दुर्घटना न घटे। गहरी नींव के नदी पुलों के निर्माण कार्यों के लिये सम्पूर्ण भारत में प्रसिद्ध आई. आर. बेल (जिन्हें भारतीय अभियांत्रिकी का पिता कहा जाता है रूडयार्ड किपिलंग की पुस्तक "ब्रिज बिल्डर्स" (पुल निर्माता) में इनका उल्लेख आया है) से इस सम्बन्ध में परामर्श लिया गया। खिदिरपुर की इस असुविधा को दूर करने के लिये बेल ने जुड़वा षट्कोणीय एक प्रस्तरीय स्तंभों की एक श्रृंखला अगल-बगल बनाने का सुझाव दिया। और जब इनके खंभों को ईंट से चिनवा लिया जाये तो उनके बीच के हिस्सों को पहले निर्माण की तरह ही भरा जाये। इन सबके ऊपर घाट की दीवारों का निर्माण किया जाये। इस तरह गोदी संख्या 2 निर्मित हुई। इसकी समसामयिक योजनाओं से पता चलता है कि यह निर्माण 1902 में पूरा हुआ। कालक्रम में गोदियों की सर्वोच्च क्षमता, कुल सत्ताइस बर्थों तक पहुँची। इनमें से सत्रह बर्थें निर्यात व्यापार अथवा विशेष आयात मुख्यतः चीनी और चावल के लिये सुरक्षित थीं। बाकी दस को कोयले के लिये रखा गया। इन सभी से समुद्री जहाजों का आवागमन, हल्के जहाजों और नावों का अत्यधिक आवागमन होता था। अस्सी फीट के द्वार के साथ इसका 60 फीट का बंधन वर्ष में ज्वार के समय ही प्रयोग में लाया जा सकता था।33

आज की खिदिरपुर गोदी

वर्तमान में खिदिरपुर गोदी में दो गोदियाँ - गोदी संख्या 1 और 2 तथा एक जहाजों को मोड़ने के लिये बना जल क्षेत्र है। नदी की ओर से एक बंध युक्त प्रवेश मार्ग है जिसका माप 580' गुणा 80' है। यह गोदी का प्रवेश मार्ग है। 515 फीट लंबाई तक के जहाज़ इस गोदी में प्रवेश कर सकते हैं। गोदी संख्या 1 की लंबाई 2700 फीट तथा चौड़ाई 600 फीट है। इसमें जल की गहराई 30 फीट है तथा बारह बर्थें हैं जिनमें एक तलीय छाजन हैं। बर्थ संख्या 5 और 7 का प्रयोग एक ही बर्थ के रूप में किया जाता है क्योंकि इन दोनों के बीच में केवल 100 टन का पतला आधार बना हुआ है। अतः कार्यरत बर्थों की संख्या केवल ग्यारह है। गोदी संख्या 2 की लंबाई 4500 फीट तथा चौड़ाई 400 फीट है। इसकी जलीय गहराई भी 30 फीट है। इसमें आठ सामान्य बर्थें हैं जिसमें एक और द्वितलीय छाजन तथा छः कोयला बर्थें हैं। इनमें से तीन मशीनी कोयले का लदान करती हैं। यहाँ जहाज़ ठहराने की भी दो बर्थें हैं और चार बर्थों पर जहाज़ बाँधने की व्यवस्था है। खिदिरपुर गोदी व्यवस्था में तीन शुष्क गोदियाँ भी हैं।34

खिदिरपुर गोदी का निर्माण पूरा होते ही कलकत्ता बंदरगाह ने विकास की नई ऊँचाइयों को छुआ। इसे हम इस बंदरगाह का अपने इतिहास के तृतीय चरण में प्रवेश कह सकते हैं। इस काल में आयात जहाज़ों को कलकत्ता के घाटों या पानी के बीच में माल-ढुलाई की सुविधा थी। निर्यात व्यापार ने खिदिरपुर गोदी में अपनी निश्चित और स्थायी जगह बनाई। पत्तन न्यास के

इतिहास में गोदी योजना कमिश्नरों की निस्संदेह एक बड़ी सफलता थी। इसने बंदरगाह को आधुनिक बनाया। इस नए परिवर्तनों से युक्त कलकत्ता बंदरगाह विकास के अगले चरण की ओर उन्मुख हुआ।

अध्याय 8
कई दिशाओं में सुधार

कलकत्ता बंदरगाह के बहुमुखी विकास की वास्तविक नींव मोटे तौर पर प्रथम विश्व युद्ध के पहले के बीस वर्षों में पड़ी। उन्नीसवीं सदी के अत में, विक्टोरियन काल के फीके पड़ते गौरव में, ब्रिटिश साम्राज्य के अधीनस्थ अन्य भागों की तरह भारत भी शान्त प्रतीत हो रहा था, किन्तु साम्राज्यवाद के मुखौटे पीछे से नवीन भारत जन्म लेने के लिये संघर्षरत था; भारतीय जनमानस अत्यधिक आलोड़ित था। राष्ट्रीय संग्राम शक्तिशाली हो रहा था। इल्बर्ट बिल के विरोध में राष्ट्रीय भावनाओं को एक ठोस रूप दे दिया था। 1900 ई. तक भारतीय राष्ट्रीय कॉग्रेस की जड़ें मज़बूत कर चुकी थी। नए भारत को गोखले एवं तिलक जैसे नेताओं से दिशा निर्देश मिल रहा था। 1905 ई. के बंग भंग ने बंगाल की दबी भावनाओं में अग्नि प्रज्ज्वलित कर दी थी। सुरेन्द्रनाथ बनर्जी के नेतृत्व में स्वदेशी आंदोलन ने भारत के राष्ट्रीय संग्राम को एक नई दिशा दी।

1909 में मार्लो मिन्टो के सुधार प्रस्तावों से वायसराय तथा प्रान्तीय स्तर की वैधानिक समितियों में भारतीयों के सम्मिलित किये जाने से काँग्रेस का नरम दल थोड़ा संतुष्ट हुआ था। 1911 में बंगभंग को रद्द कर सरकार ने समझौते का रुख अपनाया था। यह एक प्रकार से भारत की राजधानी बंगाल से हटा कर दिल्ली ले जाने की क्षतिपूर्ति भी थी। युद्ध आरंभ होने के पहले के पाँच वर्षों तक सरकार और काँग्रेस के बीच सम्बन्ध मधुर बने रहे, किन्तु शासक और शासित के बीच की खाई पूरी तरह से कभी नहीं पाटी जा सकी। जनता के एक विशेष हिस्से का समर्थन प्राप्त कर सारी राजनैतिक समस्याएँ नहीं सुलझाई जा सकतीं। सम्पूर्ण देश में तनाव और असंतोष का वातावरण व्याप्त था।

उन्नीसवीं शताब्दी के अंतिम दशक में भारत को तीव्र आर्थिक दुरावस्था से गु.जरना पड़ा। इस आर्थिक पतन ने साम्राज्यवाद के परिणामों को पूरी तरह उजागर कर दिया। 1897 ई. का महारानी विक्टोरिया का जयंती समारोह भारत के कई हिस्सों में पड़े भयानक अकालों के साथ मनाया जा रहा था। 1900 ई. तक इस देश ने कई भयंकर अकाल झेले।1

1896 ई. में प्लेग की महामारी ने असंख्य प्राणों की बलि ले ली। सरकार पर निर्मम दायित्वहीनता के आरोप लगे। उस समय देश के कई हिस्सों में यह बात उठने लगी थी कि भारत की गरीबी औपनिवेशिक नीतियों का परिणाम है। दादाभाई नौरोजी जैसे नेताओं ने भारत से ब्रिटेन जाने वाले धन को 'धन दोहन' (drain of wealth) के सिद्धान्त से स्थापित किया। 1895 ई. में सरकार द्वारा भारतीय कपास सामग्री पर अतिरिक्त 5 प्रतिशत का राजस्व लगाए जाने से इस सिद्धान्त की अधिकाधिक पुष्टि हुई। विदेशी माल की तुलना में भारतीय वस्तुओं से हुए भेदभाव को इसी आलोक में देखा गया। 1891 ई. की विश्व व्यापी व्यापारिक मंदी ने इन स्थितियों को और भी जटिल बनाया। चाँदी के स्वर्ण मूल्य की गिरावट और उससे उपजी तीव्र उठा-पटक से पहले से अस्थिर आर्थिक स्थिति को और गंभीर संकट का सामना करना पड़ा।

नवीन शताब्दी के आरंभ में व्यापार की स्थिति में थोड़ा सुधार हुआ। 1909 ई. की हल्की मंदी के दौर में शताब्दी के आरम्भिक तेरह वर्षों में आर्थिक विकास की गति स्थिर रही। 1893 ई. में भारतीय टकसाल में चाँदी की असीमित सिक्का ढलाई की बंदी ने रुपये को स्थिरता प्रदान की। सरकार ने इस ओर विशेष ध्यान दिया एवं उद्योग और व्यापार की विशिष्ट समस्याओं के लिये सकारात्मक और उद्देश्यपूर्ण नीति अपनाई। यह अब तक चली आ रही "अहस्तक्षेप की नीति" से प्रस्थान था। 1904 ई. में लॉर्ड कर्जन ने अपनी समिति के एक सदस्य के नेतृत्व में "वाणिज्य और उद्योग विभाग" (Department of Commerce &

Industry) का गठन किया। यह उसका अत्यन्त महत्त्वपूर्ण प्रयास था। इस काल में वाणिज्यिक संस्थाओं की कार्यकुशलता में वृद्धि तथा कई नई संस्थाएँ अस्तित्व में आई जैसे "कैलकटा इम्पोर्ट ट्रेड एसोसियेशन" का गठन इसी समय हुआ।

बंदरगाह के व्यापार की विशेषताएँ

इन परिवर्तनों ने बंदरगाह के भविष्य को प्रभावित किया। 1900 ई. के वाणिज्य के सामान्य विस्तार ने बंदरगाह के व्यापार की तीव्र वृद्धि की मूल्यवत्ता को प्रभावित किया। यह इससे जुड़े लोगों की बढ़ती समृद्धि का सूचक था। निम्नलिखित आँकड़े 1893-94 से आरम्भ कर प्रत्येक पाँच वर्षों में निजी व्यापार (जिसमें सरकारी कोष एवं भंडार सम्मिलित नहीं है) की राशि को बताते हैं। इसमें रुपया लाख की संख्या में दर्शाया गया है -

	पाँच वर्षों का औसत			
	1893-94 से 1897-98	1898-99 से 1902-03	1903-04 से 1907-08	1908-09 से 1912-13
(रुपया लाख में)	रुपये	रुपये	रुपये	रुपये
निजी व्यापार का आयात				
विदेशी	28,02	30,93	41,62	50,55
तटीय नौवहन	5,01	4,47	7,48	9,30
कुल	33,03	35,40	49,10	59,85

	पाँच वर्षों का औसत			
	1893-94 से 1897-98	1898-99 से 1902-03	1903-04 से 1907-08	1908-09 से 1912-13
(रुपया लाख में)	रुपये	रुपये	रुपये	रुपये
निजी व्यापार का निर्यात				

विदेशी	44,04	50,89	66,88	78,89
तटीय नौवहन	5,83	6,78	7,58	9,34
कुल	49,87	57,67	74,46	88,23

	1893-94 से 1897-98	1898-99 से 1902-03	1903-04 से 1907-08	1908-09 से 1912-13
(रुपया लाख में)	रुपये	रुपये	रुपये	रुपये
कुल विदेशी व्यापार	72,06	81,82	1,08,50	1,29,44
कुल व्यापार तटीय नौवहन	10,84	11,25	15,06	18,64
कुल व्यापार	82,90	93,07	1,23,56	1,48,08

[स्रोत : पत्तन जाँच समिति की रिपोर्ट, 1914, संख्या 1]

विदेशी व्यापार का संयोजन भारत जैसे विकासशील देश के अनुरूप था। बीस वर्षों में विदेशी निर्यात में लगभग दुगुनी वृद्धि हुई जो लगभग 31/4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि थी। विदेशों को किये जाने वाले निर्यात में मुख्यतः जूट (कच्चा और सामग्री दोनों), चावल, गेहूँ, बार्ली, बाजरा तथा अन्य फसलें, दालें, तीसी तथा अन्य तैलीय बीज, मइराबोलन (एक प्रकार का वृक्ष जिसका फल रंगाई और छाल चमड़ा रंगाई के काम आते हैं) पटसन, कच्चा चमड़ा, चमड़ा, चाय, लाख, मैंगनीज़, लौह, कच्चा लोहा, शोरा, पोटेशियम नाइट्रेट, उर्वरक और कच्चा कपास। इस पूरे निर्यात में जूट का सबसे बड़ा भाग था। 1893-94 ई. से 1897-98 ई. तक कच्चे जूट और जूट के तैयार माल दोनों को मिला कर निर्यात की वास्तविक वृद्धि लगभग पाँच लाख टन थी। यह वृद्धि पूरे दौर में जारी रही पर बंगाल में कारखाना उद्योग के बढ़ने पर जूट से बने माल के निर्यात में स्वाभाविकतः अधिक तेजी से वृद्धि हुई। 1912-13 तक के तीस वर्षों के काल में यह वृद्धि दस गुणा तक पहुँची। 2

गेहूँ तथा बीजों के निर्यात में साल दर साल भिन्नता बनी रही। खिदिरपुर गोदी निर्माण का विशेष उद्देश्य गेहूँ निर्यात बढ़ाना था। अंततः केवल बिहार और संयुक्त प्रान्त ही कलकत्ते को गेहूँ की आपूर्त्ति करते रह सके। पुनरीक्षण में मध्य प्रान्तों और संयुक्त प्रान्तों के पश्चिमी भाग में गेहूँ निर्यात का रुझान कराची की ओर बढ़ता पाया गया। 1906 ई.में मैसर्स फिनले सूर एंड कम्पनी ने बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स का इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया कि गेहूँ और बीज निर्यात व्यापार में कलकत्ता कोई प्रगति नहीं कर रहा है, बंदरगाह से रवाना होते समय जहाजों में पत्थर भरा होता है एवं वे कराची से माल लदाई करते हैं। कराची में फिरोजपुर और लुधियाना से भी पर्याप्त मात्रा में गेहूँ पहुँच रहा था। इस परिवर्तन से चिन्ता होना स्वाभाविक था।

कैलकटा व्हीट एंड सीड एसोसियेशन के विचार से कलकत्ता की ओर व्यापार पुनः आकर्षित करने का कोई, उपाय नहीं था। इन स्थानों के निकट होने के कारण कराची उनका स्वाभाविक चुनाव था। संस्था की समिति का मानना था कि यदि पूर्वी भारतीय रेल मुफ्त में भी माल की ढुलाई करे तो भी कराची से छीन कर व्यापार कलकत्ता नहीं लाया जा सकता, क्योंकि कलकत्ते की तुलना में वहाँ से योरोप का माल-भाड़ा बहुत सस्ता था।3 1914 की जाँच समिति ने भी इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि इस व्यापार के क्षेत्र में कलकत्ते का भविष्य बहुत उज्जवल नहीं है।

बीस वर्षों के पुनरीक्षण में दूसरे निर्यातों में वृद्धि दर्ज की गई। चाय की माल ढुलाई 50,000 टन से बढ़ कर 80,000 टन, कच्चा चमड़ा और खालें 26,000 टन से बढ़ कर 60,000 टन, उर्वरक 15,000 टन से बढ़ कर 42,000 टन, लाख 6,000 टन से बढ़ कर 21,000 टन और पटसन 14,000 टन से बढ़ कर 16,000 टन तक पहुँची। इस निर्यात व्यापार की उल्लेखनीय बात यह थी कि मैंगनीज, कच्चा लोहा और लौह अयस्क की माल ढुलाई 1912-13 ई. में अति शीघ्र वृद्धि दर से क्रमशः 72,000 और 93,000 टन तक पहुँची। दूसरी ओर नील और अफीम के व्यापार में भारी गिरावट आई। 1914 ई. तक बंदरगाह के व्यापार में भारी गिरावट आई। 1914 ई. तक बंदरगाह के व्यापार के लिये इन वस्तुओं का महत्त्व बहुत थोड़ा रह गया।

विदेशी आयात

विदेशी आयात व्यापार की भी तीव्र गति से प्रगति हुई। मुख्यतः लोहा और स्टील, रेल निर्माण योजना से सम्बन्धित वस्तुएँ, सीमेंट, काठ और लकड़ी, कपड़ों के थान, काँच के सामान और मिट्टी के बर्तन, रंग और रोगन, कागज़ और तख्तियाँ, खाने की वस्तुएँ, नमक, चीनी, शीशा, मसाले और शराब आदि का आयात होता था। इस आयात में प्रमुख स्थान रखने वाले कपड़े के थान के आयात में 1892-93 के 11 करोड़ रुपये से 1902-03 में 15 करोड़ रुपये की और 1912-13 में 28 करोड़ रुपये की भारी वृद्धि दर्ज की गई। आयात की अन्य अददों में भी 5.75 प्रतिशत की वृद्धि हुई। जावा के चीनी उद्योग के विकास के कारण विदेशी आयात व्यापार में चीनी के आयात में भारी वृद्धि हुई।

तटीय व्यापार

कलकत्ता तथा अन्य भारतीय बंदरगाहों के बीच के व्यापार को विदेशी व्यापार की तुलना में कम महत्त्वपूर्ण माना जाता था। कोयले का व्यापार इसका अपवाद था। कुल मिला कर तटीय व्यापार भी प्रगति कर रहा था। चावल के अतिरिक्त जूट के सामान और खाने-पीने की वस्तुओं के निर्यात और नमक, काठ तथा लकड़ी के आयात में विस्तार हुआ।4

कोयला व्यापार

बंदरगाह से होने वाले व्यापार में कोयला व्यापार का बृहद भाग देखते हुए इसका अलग से उल्लेख किया जाना आवश्यक है। पिछली शताब्दी के आखिरी वर्षों में कलकत्ते से होने वाले कोयला निर्यात में भारी उछाल आया। 1888 में मैसर्स

मैकिंनन, मैकेन्.जी एंड कम्पनी ने पत्तन कमिश्नरों का कोयला निर्यात व्यापार के विकास की संभावनाओं की ओर ध्यान आकृष्ट करते हुए कोयला लदाई के लिये सुविधाएँ जुटाने का आग्रह किया।5 कोयला व्यापार की वृद्धि की संभावना बिल्कुल सही प्रमाणित हुई। इसमें उलेखनीय विस्तार हुआ। कुछ लोगों के अनुसार विदेशों में भारतीय कोयले की माँग बढ़ने के कारण व्यापारिक नहीं थे बल्कि ब्रिटिश कोयले के दामों में भारी वृद्धि थी। इस कारण कोयला व्यापार में भारी उछाल आया और जुड़े लोगों का इस पर तात्कालिक एकाधिकार हो गया।6 निम्नलिखित तालिका में कलकत्ते से कोयले की लदाई और उसके व्यापार में उल्लेखनीय प्रगति दर्शायी गई है –

हज़ार टन में

	विदेशी व्यापार	तटीय व्यापार	जहाज़ का कोयला गोदाम (बंकर)	कुल
1882-83	0.2	7.4	. . .	7.6
1892-93	16	195	312	523
पाँच वर्षों का औसत				
1893-94 से				
1897-98	106	451	328	995
1898-99 से				
1902-03	425	1,183	607	2215
1903-04 से				
1907-08	712	1,960	847	3519
1908-09 से				
1912-13	793	2200	933	3926

(स्रोत : *पत्तन न्यास जाँच समिति रिपोर्ट*, 1914)

बंगाल कोयला उद्योग के जन्म के तुरंत बाद ही इस व्यापार में प्रभावशाली वृद्धि हुई। यद्यपि 1906-07 में यह निर्यात 30 लाख टन पर स्थिर रहा। बाहर भेजे जाने वाले कोयले के लिये ऑस्ट्रेलिया अधिक उपयुक्त था। सीलोन और सुमात्रा भेजे जाने वाले कोयले में वृद्धि हुई किन्तु "स्ट्रेट सैटलमेंट" वाले क्षेत्रों में जहाँ भारतीयों को जापानी वैविध्य से मुकाबला करना पड़ा, वहाँ कोयला व्यापार में उल्लेखनीय गिरावट आई। इसके बावजूद इंडियन माइनिंग एसोसियेशन को लग रहा था कि इस विदेशी व्यापार में गिरावट की भरपाई आन्तरिक माँग से पूरी हो सकेगी। उत्पादकों तथा रेलवे की उत्तम कोटि के कोयले की माँग विदेशी व्यापार

पर बढ़त हासिल कर लेगी। 1914 की जाँच समिति इस पर मोहर लगाते हुए इस निष्कर्ष पर पहुँची कि भविष्य में कोयला निर्यात के विस्तार की संभावना नहीं है। यह अनुमान बिल्कुल सटीक निकला। युद्ध के दौरान और उसके बाद कोयला व्यापार वैसे ही अचानक साफ हो गया जैसे अचानक वह चमका था। इस व्यापार से जुड़े लोगों की बंदरगाह से होने वाले निर्यात की सुविधाओं की माँग पर किसी सुधार की कोई सिफारिश नहीं की गई।7

लफ़ प्वॉयन्ट : एक योजना जो असफल रही

शायद यह सबसे उपयुक्त स्थान है उस विवाद के उलेख का जो कलकत्ते से निम्न दिशा की ओर हुगली नदी के लफ़ प्वॉयन्ट पर कोयला गोदाम की निर्माण के प्रस्ताव पर बड़े तीव्र वेग से उठ खड़ा हुआ था। कलकत्ते में एक सहायक बंदरगाह के निर्माण का विचार निरन्तर व्यक्त किया जाता रहा था। पिछली शताब्दी के नव्वे के दशक में कोयला व्यापार की तीव्र वृद्धि ने फिर से हुगली नदी के दाहिने तट के जेम्स एंड मेरी सैकत पुलिन पर कोयला लदाई की सुविधाओं की माँग खड़ी की। सबसे पहले 1897 ई. में कलकत्ते की मैसर्स इविंग एंड कम्पनी गेंओखाली में एक गोदी निर्माण का प्रस्ताव रखा, किन्तु भारत सरकार बंगाल सरकार के समर्थन के अभाव में इसे क्रियान्वित नहीं कर सकी। केवल बंगाल सरकार ही नहीं इस प्रस्ताव को बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स, ब्रिटिश इंडिया स्ट्रीम नेवीगेशन कम्पनी और बंगाल-नागपुर रेलवे का भी समर्थन नहीं मिला।

कोयला व्यापार विस्तार योजना के प्रश्न को 1900 ई. में बंगाल-नागपुर रेलवे के एजेन्ट ने पुनः उठाया। उसने वी.आई.एस. एन. कम्पनी की प्रेरणा से लफ़ प्वॉयन्ट पर एक कोयला-निर्यात गोदाम की स्थापना का सुझाव दिया जो पांशकुड़ा स्टेशन पर बंगाल-नागपुर रेलमार्ग से जुड़ा होगा। बंगाल-नागपुर रेलवे के बोर्ड निदेशकों ने इस प्रस्ताव को स्वीकृति दे दी। तथा मई, 1903 में रेलवे कम्पनी ने इसके भूमि अधिग्रहण के लिये लफ़ प्वॉयन्ट के जलीय तट पर एक स्थान का चुनाव किया। 27 मई 1908 के कैलकटा गज़ट में इसके लिये आवश्यक सूचना प्रकाशित हुई।8

इस पर कलकत्ते के व्यावसायिक समुदाय के बड़े भाग की तीखी प्रतिक्रिया से दोबारा विचार करने की आवश्यकता आन पड़ी। इस योजना के विवादास्पद स्वरूप को समझते हुए 1903 ई. में इस प्रस्तावित कोयला गोदाम की संभाव्यता की जाँच के लिये भारत सरकार ने एक आयोग गठित किया। बंगाल सरकार के सिंचाई एवं नौवहन विभाग के सचिव डब्ल्यू. ए. इन्गलिस इस आयोग के सभापति थे। इस आयोग को लफ़ प्वॉयन्ट पर प्रस्तावित कोयला गोदाम की संभावनाओं, उसके लिये आवश्यक सुविधाओं, लदाई और ढुलाई के लिये आवश्यक स्थान के साथ ही उस संस्था की भी पड़ताल करनी थी जिसे इसका निर्माण और व्यापार नियंत्रण सौंपा जाना था।9

आयोग ने सात जनसभाएँ आयोजित की। उपस्थित प्रमाणों पर सावधानी से विचार करते हुए कहा कि लफ़ प्वॉयन्ट पर कोयला गोदाम का निर्माण इस उद्योग के लिये बहुत कम लाभकारी होगा और इस समय उसे वहाँ नहीं बनाया जाना चाहिये। इसे वहाँ बनाया जाना अव्यावहारिक तो नहीं है, किन्तु इस पर अनावश्यक अधिक खर्च पड़ेगा। अंत में आयोग ने सिफारिश की कि यदि भविष्य में यहाँ बंदरगाह या कोयला गोदाम बनाया जाये तो उस पर कलकत्ता पत्तन कमिश्नरों के माध्यम से सरकार का नियंत्रण होना चाहिये।10 लफ़ प्वॉयन्ट पर इस निर्माण के लिये पूरे जहाज़ उद्योग को विरोध का सामना करना पड़ा। मैसर्स

टर्नर, मौरीसन एंड कम्पनी, मैसर्स ग्राहम एंड कम्पनी, मैसर्स फिनले और मूर एंड कम्पनी के प्रतिनिधियों ने आयोग से कहा कि वे लफ़ प्वॉयन्ट पर बंदरगाह का निर्माण नहीं चाहते और उन्हें नहीं लगता कि ऐसे किसी निर्माण से माल भाड़े में कोई भारी कमी आयेगी। दूसरी ओर मैसर्स मैकिंनन, मैकेन्ज़ी एंड कम्पनी जो बी.आई.एस.एन. कम्पनी का प्रतिनिधित्व कर रहे थे इस योजना के पूर्ण समर्थक थे। पत्तन कमिश्नरों ने दोनों ही आधारों - इसके निर्माण और आर्थिक, पर इस योजना का तीव्र विरोध किया। कुल मिला कर इस योजना को कलकत्ता केन्द्रित विभिन्न उद्योगों से जुड़े सभी लोगों के तीखे और ठोस विरोध का सामना करना पड़ा।11 आयोग की खोजों और निष्कर्षों पर बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर के विचार भारत सरकार को प्रेषित कर दिये गए। स्वयं लेफ्टिनेंट गवर्नर ने आयोग के निष्कर्षों से सहमति जताते हुए कहा कि यदि सहायक बंदरगाह की आवश्यकता हो तो इसका निर्माण किया जाना चाहिये और कलकत्ता पत्तन न्यास के माध्यम से इस पर सरकार का नियंत्रण होना चाहिये। अगर भविष्य में बंदरगाह का व्यापार इतना बढ़ जाये कि वह कमिश्नरों द्वारा नियंत्रित न किया जा सके तो ऐसे में वे पूँजीपतियों अथवा किसी बाहरी संस्था की सहायता ले सकते हैं; ऐसी किसी संस्था का चयन कमिश्नरों की शर्तों के पूरा करने की सूरत में किया जा सकता है। इसके साथ ही बंगाल सरकार ने विशेष रूप से जोड़ा कि आगामी दस वर्षों मे हुगली नदी पर एक सहायक बंदरगाह के निर्माण की आवश्यकता है।12

सामान्यतः भारत सरकार बंगाल सरकार के इस निष्कर्ष से सहमत थी कि हुगली पर एक और प्रतिद्वन्द्वी बंदरगाह का नियन्त्रण निजी हाथों में नहीं होना चाहिये। पर भारत सरकार ने इस सिफारिश में तनिक परिवर्तन किया। भविष्य में लफ़ प्वॉयन्ट पर कोयला गोदाम के निर्माण के किसी प्रस्ताव पर, जो बेंगॉल नागपुर रेलवे से जुड़ा होगा, पत्तन कमिश्नरों को उस कार्य में प्राथमिकता देनी होगी। उनके द्वारा प्रस्ताव अस्वीकार किये जाने पर ही किसी निजी संस्था को यह कार्य दिया जायेगा। इस निजी संस्था को सरकार के निर्देशों का पालन करना होगा तथा सरकार को किसी भी समय इसके सम्पूर्ण अधिग्रहण का अधिकार होगा।13

लफ़ प्वॉयन्ट के प्रश्न पर खूब हलचल मची। व्यापारिक समुदाय का बड़ा हिस्सा इस पर अन्य किसी शक्तिशाली संस्था के नियन्त्रण के विरुद्ध था। इस योजना के विरोध में 420 पृष्ठों की भारी-भरकम रिपोर्ट इससे जुड़े विवाद के महत्त्व को निदर्शित करती है। इस पर भारत सरकार के अंतिम निर्णय को खूब प्रचार मिला। प्रेस ने इस पर खूब लिखा। कुछ कटु टिप्पणियाँ भी हुईं।14 भारत सरकार के इस कथन कि, पत्तन कमिश्नरों द्वारा इस योजना पर काम अस्वीकार किये जाने पर किसी निजी संस्था को इसे सौंपा जायेगा, की तीखी आलोचना हुई। अन्यों के साथ कलकत्ता के 'कैपिटल' ने भी इस पर लिखा। 'कैपिटल' का मानना था कि भारत सरकार को किसी निजी संस्था या फर्म को इस प्रकार प्रोत्साहित करना चाहिये था कि पत्तन न्यास के हाथ भी इस तरह म.जबूत होते कि वह या तो स्वयं लफ़ प्वॉयन्ट पर योजना क्रियान्वित करता अथवा किसी योग्य संस्था को इसका कार्यभार सौंपता। 'कैपिटल' ने टिप्पणी की, "इसमें न कोई शासन कौशल है न ही सामान्य बुद्धि।" इसी संदर्भ में सरकार के कलकत्ता बंदरगाह के बोझ को हल्का करने के वादे की असफलता की भी आलोचना हुई। कहा गया कि खिदिरपुर गोदी को सौभाग्यवश हुई कोयला निर्यात व्यापार उछाल ने बचा लिया। बी.आई.एस.एन. कम्पनी के लाभांश बढ़ाने के लिये लफ़ प्वॉयन्ट पर एक प्रतिद्वन्द्वी बंदरगाह बनाने की सरकारी योजना वह भी तब जब एक कठिन दौर के बाद कलकत्ता बंदरगाह आर्थिक रूप से स्थिर हुआ था, बिल्कुल ही अतार्किक थी।15 बहरहाल धीरे-धीरे यह विवाद शान्त हो गया। आज लफ़ प्वॉयन्ट योजना की कहानी अकस्मात् उदित तारे की चमक मात्र है। अब यह केवल इतिहास की वस्तु है।

बंग-भंग

जिस समय लफ़ प्वॉयन्ट विवाद सुलझाया जा रहा था। उसी समय 1905 में सरकार के बंग भंग के प्रस्ताव के विरुद्ध बंगाल में ब्रिटिश विरोधी तीव्र आंदोलन उठ खड़ा हुआ। पहले स्वदेशी का स्वर उठा फिर ब्रिटिश वस्तुओं का बहिष्कार किया गया। आंदोलन के राजनैतिक परिप्रेक्ष्य की चर्चा हमारा उद्देश्य नहीं है। इससे सम्बद्ध आर्थिक मुद्दों को देखना पर्याप्त होगा। बंगाल को विभाजित कर दो नए प्रान्त बनाए गए, एक प्रान्त की राजधानी कलकत्ते को बनाया गया, दूसरे प्रान्त पूर्वी बंगाल और आसाम की राजधानी ढाका घोषित की गई। इस विभाजन से पूर्वी बंगाल और आसाम के आयात-निर्यात व्यापार के स्वाभाविक केन्द्र के रूप में चटगाँव बंदरगाह के उभरने की प्रत्याशा की गई। बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स इस व्यवस्था का घोर विरोधी था। चेम्बर की समिति ने सरकार की कलकत्ते से थोड़ी दूर पर एक और बंदरगाह को विकसित करने की नीति की आलोचना करते हुए कहा कि कलकत्ता और उसके जिलों के फलते फूलते व्यवसाय को जबरन चटगाँव ले जाना विपरीत बुद्धि का कार्य है। व्यापारियों को भय था कि कहीं पूर्वी बंगाल का पूरा जूट व्यापार ही चटगाँव न चला जाये, इसके साथ ही बाकरगंज के चावल व्यवसाय के भी चटगाँव बंदरगाह चले जाने का भय था। समिति द्वारा बहुत जोर देकर कहा गया कि चटगाँव का विकास कलकत्ते की कीमत पर होगा। समिति को भय था कि चटगाँव के विकास और उसके आस-पास के जिलों के बढ़ते जूट उद्योग से कलकत्ता बंदरगाह के भाग्य का सितारा डूब जायेगा। विशेषकर यहाँ के मिल-कारखाने, छापेखाने और संलग्न कम्पनियाँ प्रभावित होंगे और वह दिन दूर नहीं जब "मिलों और छापेखानों को कर्णफूली नदी के किनारे स्थापित किया जायेगा।" इससे भारत में ब्रितानी व्यापार पर तो कोई प्रभाव नहीं पड़ता, किन्तु वे भारतीय व्यापारी मारे जायेंगे जिन्होंने कलकत्ते में भारी रकम निवेशित की थी विशेषकर जूट के व्यापारी। चूँकि व्यापार जगत में लगी भारतीय पूँजी बहुत थोड़ी थी इसीलिये चलते व्यापार की हानि से सम्पूर्ण भारतीय व्यापार ही समाप्त हो जाता।16

बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स की समिति ने सन् 1903 में चटगाँव बंदरगाह को आसाम-बंगाल को सौंपे जाने और इसके कृत्रिम विकास की संभावना का विरोध किया था। साथ ही इस समिति ने सरकारी खर्च पर जबरन व्यापार के प्रयास का विरोध करते हुए कहा आसाम-बंगाल रेलवे और तत्कालीन परिवहन माध्यमों - (रेल और नदी मार्ग दोनों ही) द्वारा होने वाले जूट और चाय वाले जिलों और कलकत्ता बंदरगाह के बीच प्रतियोगिता उत्पन्न करना अनुचित होगा।17 चेम्बर के सभापति अर्नस्ट केबल (बाद में आईडी फोर्ड के बैरन केबल) ने कहा कि केवल सीमाओं की रद्दोबदल से व्यापार का 'कम व्यय' वाला सिद्धान्त नहीं बदल सकता। उन्होंने ज़ोर देकर कहा यदि सरकार ने साम्राज्य से प्राप्त राजस्व के बदले में चटगाँव को अतिरिक्त सहायता देकर बंदरगाह के रूप में विकसित करने का प्रयास किया तो वे विरोध का रास्ता अपनायेंगे।18 सौभाग्यवश विभाजन के बाद होने वाली कलकत्ते की दुर्दशा सम्बन्धी पूर्वानुमान सही नहीं निकले। कर्णफूली नदी पर विकसित बंदरगाह समृद्धि में किसी भी तरह हुगली पर बने बंदरगाह के लिये खतरा नहीं बना। उस समय के कलकत्ते के व्यापार की उल्लेखनीय प्रगति के आँकड़े पर एक नजर डालते ही कोई भी उसकी स्थिरता के सम्बन्ध में बता सकता था।

बंग-भंग विषय पर बात समाप्त करने से पहले इस प्रश्न पर विचार कर लेना उचित होगा कि स्वदेशी आंदोलन और ब्रितानी वस्तुओं के बहिष्कार ने कलकत्ते के आयात व्यापार को किस हद तक प्रभावित किया? 1905 ई. में बेंगॉल चेम्बर ऑव

कॉमर्स की समिति ने रिपोर्ट प्रस्तुत की कि ब्रितानी वस्तुओं के बहिष्कार के लिये बनी संस्थाओं ने कम से कम उस समय तो एकबारगी बाज़ार और आयात प्रतिष्ठानों के बीच होने वाले व्यापार को लगभग ठप कर दिया था। पर मानचेस्टर और ग्लासगो दोनों ही स्थान आगामी कई महीनों के अग्रिम करार में व्यस्त थे अतः कुछ महीनों की असुविधा तो हुई, पर व्यापार को बहुत कम हानि हुई। समिति ने दर्ज किया कि वर्ष के अंत तक यह तनाव समाप्त हो गया।19 सूती वस्त्रों के आयात के आँकड़े पर दृष्टिपात करने से बहिष्कार के प्रभाव के बहुत मामूली होने का पता लगता है। 1901/02-1905/06 के पाँच वर्षों के दौरान आयातित सूती वस्तुओं का मूल्य 17,54,26,500 रुपये था। 1906/07 और 1907/08 में यह मूल्य क्रमशः 18,62,79,442 रुपये और 23,73,09,815 रुपये था।20 1906-07 में अधिकृत रूप से दर्ज कपड़ों के थान के व्यापार में गिरावट बहिष्कार आंदोलन का परिणाम नहीं थी बल्कि इसका मुख्य कारण खाद्य सामग्री की बढ़ी हुई कीमतें थी।

दुर्भिक्ष कालीन कार्य संचालन

बंगाल में 1906 और उसके बाद खद्यान्न के बढ़े हुए दामों के कारणों से वास्तव में दुर्भिक्ष नहीं पड़ा था। यह देखना रोचक होगा कि भारतवर्ष में पड़े अकाल के कठिन दिनों में पत्तन न्यास ने कौन सी कार्य विधि अपनाई थी। 1897 ई. में भारत सरकार के आर्थिक सचिव जे.एफ. फिनले ने कलकत्ता पत्तन न्यास के उप सभापति को आसन्न अकाल के दौरान आयातित खाद्यान्न पर बंदरगाह के शुल्क को घटाने की संभावना पर लिखा था। फिनले ने चालक और रोशनी खर्च घटाने का भी संकेत दिया अगर कमिश्नर इस प्रस्ताव पर सहमत हों। उपसभापति ने कहा कि इस प्रस्तावित उपाय से प्रति टन बहुत थोड़ा-सा शुल्क ही घट पायेगा। उन्होंने आगे कहा कि खाद्यान्न का आयात सामान्य करदाता की कीमत पर किया जाये। बजाय इसके कि कलकत्ते के व्यापार में थोड़ी कमी हो। उचित यह होगा कि सामान्य कीमतों में ही कमी की जाये। कमिश्नरों ने अंततः यह निर्णय लिया कि बंदरगाह पर अन्न लेकर आने वाले जहाजों के शुल्क को घटाना तो संभव नहीं है, किन्तु वे जहाज़ के तट पर लगने वाले शुल्क को 131/2 आना प्रति टन से घटा कर 8 आना प्रति टन करने पर तैयार हो गए।22

अगस्त 1897 ई. में कमिश्नरों को एक ऐसी समस्या पर निर्णय लेना था जो हमारे लिये गूढ़ है। इंडियन फैमिन चेरिटेबल रिलीफ फंड के मानद सचिव ने पत्तन न्यास से अनुरोध किया कि वह अमेरिका से राहत सामग्री लेकर आने वाले "एस. एस. सिटी ऑव एवरेट" जहाज़ को बंदरगाह पर बिना शुल्क लिये किनारे लगने की अनुमति दे। कमिश्नरों ने तटीय शुल्क सहर्ष ही छोड़ दिया, किन्तु वे चार्टर के तहत उस बंदरगाह शुल्क घटाने में असमर्थ थे, जिसे चुकाना जहाजों की बाध्यता थी।23

फरवरी महीने में उपसभापति ने गोदी में खाद्यान्न पर लगे घाट शुल्क को घटाने की सिफारिश की। पूर्व दर प्रतिदिन 31/2 आना प्रति टन थी। उप सभापति ने इसे कम कर 1 आना प्रति टन कर दिया।24

1900 ई. पड़े अकाल में यही प्रश्न तब उठ खड़ा हुआ जब इंडियन फेमिन फंड के लिये मेलबोर्न से कलकत्ता 197 बोरे गेहूँ और 3 बोरे आटे के बिना शुल्क भेजे गए। कमिश्नरों ने इस पर सभी करों को माफ कर देने की सिफारिश की।25 यह दुखद है कि जब शताब्दी नई करवट ले रही थी उस समय विदेशों से आने वाली राहत खाद्य सामग्री भी स्वाधीन भारत के सामान्य आयात का एक बड़ा हिस्सा घेरती है।

बंदरगाह के शुल्क का प्रश्न

बंदरगाह के कमिश्नरों और व्यापारिक समुदाय के बीच बंदरगाह शुल्क का प्रश्न कभी नहीं सुलझा। यह उनके बीच का स्थायी विवाद था। इस कर में छूट देने के लिये पत्तन न्यास पर सदा दबाव बनाया जाता रहा। 1884 ई. में कमिश्नर इस शुल्क को समाप्त कर देने की सुदृढ़ आर्थिक स्थिति में आ गए थे किन्तु 1892-93 में परिस्थितियाँ पूर्णतः बदल गई तथा कमिश्नरों ने बंदरगाह शुल्क पुनः लगाने का निर्णय लिया। यह शुल्क प्रति नामांकित टन चार आने की दर से था। सरकार ने भी इस प्रस्ताव को पारित कर दिया। इस कदम के पीछे बाध्यतामूलक कारण बंदरगाह करों में भारी घाटा था। खिदिरपुर गोदी चलाने का व्यय भार भी था। अब केवल न्यास के रेलवे, घाटों और लंगरों के शुल्क से बत्तियों, सर्वेक्षणों और पीपों आदि का खर्च चलाना कठिन हो गया था।26 गोदी निर्माण हेतु लिये गए ऋण ने कमिश्नरों को निर्यात-आयात दोनों पर प्रति टन .4 आना का विशेष शुल्क लगाने को बाध्य किया। 1893-94 ई. में 7,95,100 रुपये के संग्रह से कमिश्नर अपने लक्ष्य तक पहुँच सके।27

समय-समय पर कमिश्नरों ने गोदी से होने वाली माल ढुलाई के शुल्क में राहत दी। उन्होंने 1902-03 में गेहूँ और बीज निर्यात पर प्रति टन 2 आना घटाया, 1904-05 में कोयले पर प्रति टन डेढ़ आना घटाया और 1905-06 में रात्रि कार्य पर शुल्क घटाकर आधा कर दिया गया। बाद में गेहूँ और बीज पर क्रमशः दो तथा एक आना और भी घटाए गए तथा चाय के प्रति बक्से पर एक आना कम किया गया।28 1911-12 में व्यापार को 14,47,500 रुपये की राहत दी गई जबकि उस वर्ष न्यास की कुल आय 1,35,71,89329 रुपये थी। इस प्रकार पत्तन न्यास ने विवेचित वर्षों में व्यापार आकृष्ट करने की हर संभव चेष्टा की।

बंदरगाह की सुधरी हुई व्यवस्था

व्यापार बढ़ाने के लिये करों और शुल्कों में छूट देना पर्याप्त नहीं है। किसी बंदरगाह के विकास की सफलता उसकी प्रशासनिक योग्यता पर निर्भर करती है। इस अर्थ में किसी बंदरगाह के विकास के प्रारूप और किसी उत्पादक व्यावसायिक उद्यम में बहुत थोड़ा-सा अंतर है।30 कलकत्ता बंदरगाह ने अपनी प्रशासनिक योग्यता पर सदैव ध्यान दिया तथा विभिन्न प्रकार के व्यापारियों को हर संभव सुविधा प्रदान करने का प्रयास किया। पाठकों को स्मरण होगा कि जब 1870 ई. में न्यास ने सरकार से यह भार ग्रहण किया था तब उन्हें केवल चार घाट और नदी तट पर कुछ निर्माण ही सौंपे गए थे। तब से उन्होंने बंदरगाह की सुविधाओं में निरन्तर सुधार किया, जिसमें सबसे उल्लेखनीय खिदिरपुर गोदी का निर्माण है। किन्तु बंदरगाह इस गोदी का खुल कर वैसा उपयोग नहीं कर पाया जैसा सोच कर इसका निर्माण किया गया था। इस गोदी को मुख्यतः पूर्वी भारत, अवध और रोहिलखंड और बंगाल, उत्तर पश्चिम रेलवे क्षेत्र के गेहूँ और बीजों की लदाई के लिये बनाया गया था पर रेल भाड़े में कमी के कारण अभी तक कलकत्ता बंदरगाह से होने वाला व्यापार स्वाभाविकतः पश्चिमी बंदरगाहों की ओर मुड़ गया। परिणामतः

कलकत्ते के पास गेहूँ की कोई लदाई नहीं रही उसके पास केवल बंगाल की बीज ढुलाई बची। निर्यात व्यापार में हो रही प्रगति की स्थिरता के उपरान्त भी गोदी न्यास पर एक बहुत भारी बोझ प्रमाणित हो रही थी क्योंकि उसके उद्धार मार्ग कोयला व्यापार में एकाएक विस्तार नहीं हो पाया था। 1908-09 में गोदी की आमदनी का आधा भाग और बंदरगाह के शुल्क का एक चौथाई भाग कोयला व्यापार पर निर्भर था। गोदियों का और विस्तार आवश्यक था। 1913 ई. में गोदियों में सामान्य उत्पादन के लिये 17 लंगरगाहें और कोयले के लिये 10 लंगरगाहें थीं। सामान्य उत्पादन के लिये एक अतिरिक्त द्वितलीय छाजन निर्माणाधीन था।31

नवीन संचालन : नवीन उद्यम

1901 ई. में पत्तन न्यास ने नये विकास के लिये पर तौलने आरंभ किये। हाँलाकि खिदिरपुर गोदी को सफलता थोड़ी देर से मिली पर इस सफलता ने न केवल कमिश्नरों को आश्वस्त किया बल्कि अन्य साहसिक उद्यमों के लिये प्रेरित भी किया। वास्तव में 1901-14 तक का काल बहुमुखी प्रगति एवं विकास का काल था। इस काल में पत्तन न्यास के मुख्य व्यक्तित्व इसके उपसभापति फ्रेडरिक डुमायन और मुख्य अभियंता एफ. पामर थे। दोनों 1901 ई. में न्यास से जुड़े। उस समय न्यास के पास कोई पूर्ण कालिक सभापति नहीं था। ऐसे में उपसभापति की भूमिका अत्यन्त महत्त्वपूर्ण थी। उन दिनों डुमायन ने अद्‌भुत नेतृत्व का परिचय दिया। न्यास को इससे पहले ऐसा मार्ग निर्देशक नहीं मिला था। उस दौरान किये गए अधिकांश ठोस कार्यों और उनके दिशानिर्देश का श्रेय वास्तव में पामर को दिया जा सकता है। उस समय विभिन्न विभागों की कार्यविधियों पर अलग से ध्यान दिये जाने की आवश्यकता था।

1901 ई. में केवल छः घाटों की संख्या में कमिश्नरों ने बाद में वृद्धि की। उन्होंने दो और लंगरगाहों का निर्माण किया तथा एक पुराने घाट की मरम्मत की जिनमें द्वि-तलीय छाजन (शेड) भी था। इस परिवहन छाजन (ट्रान्जिट शेड) का कुल क्षेत्र 242,625 वर्ग फीट से बढ़ा कर 543,150 वर्ग फीट किया गया। नवां बर्थ भी बनाया गया जिसके सामने के 585 फीट विस्तार को 1914 में पूरा किया गया।

अर्मेनियम घाट के चाय गोदाम को हटा कर गोदी पर लाया गया। इससे स्ट्रैन्ड गोदाम में 48,500 वर्ग फीट मिली ज़मीन को अन्य आयातित मालों के लिये उपलब्ध करवाया गया। 1902-03 में घाट पर इसी उद्देश्य से एक और तीन तल्ले का गोदाम बनाया गया। इससे गोदाम के लिये और 49,500 वर्ग फीट ज़मीन मिली।

बढ़ते चाय व्यापार की तात्कालिक सुविधाएँ कम पड़ने लगीं। इस आवश्यकता की पूर्ति के लिये 1906 ई. में चाय गोदाम को गोदी के वर्तमान स्थान पर लाया गया। इस नए स्थान पर गोदाम के लिये 304,000 वर्ग फीट जगह उपलब्ध थी जबकि पुराने गोदाम में यह 134,000 वर्ग फीट ही थी। किन्तु व्यापार इस आवासन सुविधा को भी पार कर और आगे निकल गया।

इसी तरह बजबज के पेट्रोलियम घाट का ढाँचा भी पूरी तरह बदल दिया गया। इसकी क्षमता 47 मिलियन गैलन तक बढ़ाई गई। डिपो का नक्शा भी बदल दिया गया। अन्तर्देशीय जहाजों के घाटों को ध्यान में रखते हुए कमिश्नरों ने छः 100 फीट के पीपापुलों जिनमें चार मार्गिका और दो बड़े छाजन थे जिनमें 160,000 वर्ग फीट जमीन थी का निर्माण कराया। इसे जूट और चाय लाने वाले अन्तर्देशीय जहाजों के लिये गोदी के सामने बनाया गया। आर्मेनियन घाट को दोबारा बनावाया गया। इसमें तीन

बड़े पीपापुलों के साथ चार मार्गिका और एक द्वि-तलीय छाजन बनाया गया। 1914 ई. में हावड़ा ब्रिज से ऊपर सात बड़े पीपापुलों के साथ मार्गिका और नदी तट पर एक बड़े द्वि-तलीय छाजन जिसकी जमीन 285,000 वर्ग फीट थी, बनाये गये।32

शताब्दी परिवर्तन पर कोयला व्यापार की उल्लेखनीय वृद्धि ने स्वाभाविकतः कमिश्नरों का ध्यान आकृष्ट किया। इसके लिये सुधारों की लगातार माँग होती रही थी। 1899-1900 ई. में उप सभापति एप्जोन (Apjohn) ने कोयला लदाई के मशीनी उपकरणों की जानकारी हेतु अमेरिका की यात्रा की।33 1900 ई. में कमिश्नरों ने कोयला लदाई के मशीनी मामलों के लिये बनी विशेष समिति की रिपोर्ट को इसलिये स्वीकार नहीं किया, क्योंकि योजना की दृष्टि से इसका व्यय अत्यधिक था। उन्होंने गोदी से कोयला ढुलाई हेतु बंगाल नागपुर रेलवे के एजेन्ट श्री बैकेट के प्रस्ताव उपसभापति तक पहुँचा दिये। इस प्रस्ताव की महत्ता को देखते हुए उन्होंने सरकार से इस पर विचार हेतु एक समिति गठन का आग्रह किया। समिति ने बैकेट की योजना का अनुमोदन किया। यह योजना क्रियान्वयन में सहज थी और बहुत मँहगी भी नहीं थी। 1901 ई. में कमिश्नरों ने बर्थ संख्या 20 को बैकेट व्यवस्था के लिये नियत किया। इसके लिये मैसर्स जेसप एंड कम्पनी ने क्रेनों की आपूर्ति की। बैकेट को उसकी मशीन की रॉयल्टी के तौर पर 10,000 रुपयों की राशि दी गई।34 कालान्तर में यह स्वीकार किया गया कि बैकेट की मशीन को अन्तरिम उपाय के रूप में अपनाया गया है। भविष्य में अधिक पूर्ण और अधिक उपयोगी मशीन को अपनाया जायेगा। 1905 ई. में कमिश्नरों ने कोयला की लदाई-ढुलाई आदि के लिये पी. डब्ल्यू मेक की एक रिपोर्ट प्रस्तुत की। मेक ने कोयला ढुलाई के संदर्भ में कुछ अमेरिकी बंदरगाहों जैसे न्यूयॉर्क, फ़िलाडेल्फ़िया, बाल्टीमोर, बफ़ेलो और क्लीवलैंड आदि की यात्राएँ की थीं।35 अमेरिकी पद्धति का तत्काल क्रियान्वयन संभव नहीं पाया गया।36 सर्वेक्षण के अंत में कोयले की दस लंगरगाहें थी। इनमें से एक मशीनी लदाई प्लान्ट और बेल्ट वाहक से युक्त थी। दूसरी बर्थ को भी जल्दी ही इस सुविधा से युक्त किया जाना था।

न्यास ने कोयले के अतिरिक्त चमड़ा और खाल के व्यापार के लिये विशेष प्रावधान किये। 1900 ई. में खिदिरपुर गोदी में चमड़ा व्यापार के लिये जगह बनाने का प्रस्ताव आया। पूरे चमड़ा व्यापार के एक चौथाई से एक तिहाई व्यापार को सँभालने की इच्छुक तीन फर्मों ने सुविधाजनक स्थान उपलब्ध होने पर एक गठ्ठर पर 4 रुपये देने का प्रस्ताव रखा। ऐसे में वे गाड़ी भाड़ा पर काफी बचत कर सकते थे।37 1906 ई. में कलकत्ते के चमड़ा व्यवसाय के सामने एक नई समस्या आ खड़ी हुई। देश के ऊपरी भाग की ओर की कुछ रेल कम्पनियों जैसे जी.आई.पी. रेलवे ने अपने भाड़े में कटौती कर दी। इससे कलकत्ते के चमड़ा व्यापार कराची और दिल्ली का चमड़ा व्यापार बम्बई के पास चला गया। कलकत्ते के मैसर्स कोन ब्रदर्स ने पत्तन कमिश्नरों का इस ओर ध्यान आकृष्ट किया। अधिकतर गोदी-इलाके का रुख कर रहे चमड़ा व्यापारियों ने पत्तन न्यास से सहायता माँगी। लेजिसलेटिव काउन्सिल सदस्य जे.डी. निम्मो ने पूर्व भारतीय रेल पर भाड़ा कम करने के लिये दबाव बनाया। चमड़ा व्यापारियों ने कमिश्नरों से भी यही आग्रह किया। चमड़ावाही जहाजों को दस लाख वर्ग फीट का स्थान मुहैया करावाया गया जिसमें 360,000 वर्ग फीट का गोदी से लगा एक छाजन भी था।

कान्तापुकुर ग्रेन डिपो में खाद्यान्न और बीज निर्यात तथा चीनी आयात के लिये अतिरिक्त स्थान उपलबध करवाया गया। 1901 में वहाँ छाजनों की संख्या केवल 17 थी जो विवेचित काल के अंत तक बढ़ कर 34 हो गई। उसका कुल जमीनी क्षेत्र दस लाख वर्ग फीट था।

जूट आवागमन के सम्बन्ध में यह कहना उचित होगा कि कमिश्नर सामान्य सुविधाओं के अतिरिक्त कोई विशेष सुविधा देने में असमर्थ थे। कच्चे जूट का व्यवसाय मुख्यतः हाटखोला मंडी और उसके आस-पास केन्द्रित था।

पत्तन कमिश्नर्स रेलवे के उत्तरी भाग के स्टेशन तथा बी.ए. रेलवे टर्मिनस चितपुर तथा आस पास के क्षेत्र से जूट हाटखोला मंडी तक सड़क मार्ग से आता था। 1912 ई.की सर हेनरी बर्ट की रिपोर्ट में कहा गया कि उत्तरी भाग में जूट लदाई बंदरगाह-प्रशासन के उपयुक्त नहीं है। सर हेनरी ने कहा कि देश के ऊपरी भाग से हाटखोला मंडी तक आने वाला जूट की व्यवस्था ई.वी.एस. रेलवे टर्मिनस पर जाये। इस प्रस्ताव में उत्तरी भाग की ओर रेलमार्ग विस्तार पर पूरी तरह विचार किया गया था। यह प्रस्ताव क्रियान्वित नहीं हुआ।39

इस काल में पत्तन न्यास रेलवे (पोर्ट ट्रस्ट रेलवे) का भी विस्तार हुआ। 1901 ई. में ईस्ट डॉक जंक्शन से वेस्ट डॉक तक 1.35 मील का ट्रैक आरंभ किया गया था। 1901 में कुल 601 ट्रक और वैगन और 27 रेल इंजन खरीदे गए। पटरियों पर कुल 1401 ट्रक और वैगन तथा 51 इंजन थे। हार्बर मास्टर के विभाग ने जहाजों को गोदी पर लगाने में सहायक तीन भारी रस्से खरीदे गए। साथ ही एक बड़ी दोहरी सीढ़ीदार बकेट ड्रेजर और दो स्वचालित हॉपर बार्गेस भी खरीदे गए।40

अक्टूबर 1907 में फ़ेरी सेवा आरंभ हुई। पत्तन की विकास यात्रा में इसका विशेष स्थान रहा। हुगली नदी कलकत्ता शहर के लिये एक राजमार्ग बनी। चूँकि निजी उद्यमों ने इस ओर कोई प्रयास नहीं किया था अतः न्यास द्वारा फ़ेरी सेवा के आरंभ किये जाने से लोगों की अत्यावश्यक आवश्यकता पूरी हुई। नवीन विचारों से लैस लॉर्ड क.र्जन के बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स में दिये भाषण में प्रस्तुत सुझाव पर अमल करते हुए कमिश्नरों ने महानगर की आवश्यकता को पूरा करने का निर्णय लिया। इस सेवा का भारी स्वागत हुआ। नए घाट केन्द्र बनाने के लिये अनगिनत आवेदन पत्र आए। कमिश्नरों ने हुगली नदी पर कलकत्ता की ओर काशीपुर और बरानगर तथा हावड़ा की ओर बेलूड़, बाली और लिलुआ तक सेवा-विस्तार का प्रस्ताव रखा।41 समय बीतने के साथ कमिश्नरों की इस 13 स्टीमरों वाली फ़ेरी सेवा ने एक सांस्थानिक रूप ग्रहण किया तथा शहर के लिये यह मनोरंजक यात्रा माध्यम बनी।

उपरोक्त नए कार्यों और विकासों का शब्दों में बखान नहीं किया जा सकता। इन कार्यों को गिनवाने में इनमें सन्निहित ऊर्जा और कल्पना अवर्णित रह जाती है। डुमायन और पामर के निर्देशन में हुए इस कार्य की वास्तविक ऊर्जा और इसका आशावाद कागज पर नहीं उतारा जा सकता। ये लोग केवल तात्कालिक आवश्यकता पूर्ति से संतुष्ट नहीं थे, ये जानते थे कि बंदरगाह की उम्र लंबी है अतः योजनाओं को बनाते समय केवल आज का ही नहीं कल का भी ध्यान रखा जाये। ये दूरगामी योजना बनाना चाहते थे। कलकत्ते की गोदी योजना पर कार्य करते समय पामर ने आगामी एक चौथाई सदी के विकास को ध्यान में रखा। पामर ने कहा कि गोदियों का इतिहास बताता है कि उनके द्वार बाद के वर्षों के जहाजों के लिये छोटे पड़ जाते हैं अतः वे आगामी 50 वर्षों को ध्यान में रखकर गोदी का प्रवेश द्वार बनायेंगे। कलकत्ते के गोदी निर्माण में पामर की परिकल्पना 30 वर्षों तक सामान्य मूल रूपरेखा बनी रही। अंततः इसने किंग जॉर्ज गोदी का स्वरूप ग्रहण किया।

कलकत्ते के व्यापार के अंधकारमय भविष्य की घोषणा करने वाले लोगों की भी कोई कमी नहीं थी - न न्यास के भीतर न न्यास के बाहर। ऐसे लोगों का मानना था कि सुविधाओं के विकास का प्रयास व्यर्थ का परिश्रम है। 3 फरवरी 1908 में डुमायन की इस टिप्पणी से उनके द्वारा ऐसे लोगों को समझाने का प्रयास का पता चलता है -

"अगर कमिश्नरों ने भविष्य के व्यापार को केवल वर्तमान के शुल्क से नाप पर कलकत्ता जैसे बंदरगाह का विकास किया जो भारत के लगभग आधे व्यापार का प्रवेश द्वार है, तो वे अपने उत्तरदायित्व निर्वाह में अत्यन्त संकीर्ण मनोवृत्ति का परिचय देंगे।" उन्होंने ईंग्लैंड और यूरोप के प्रमुख बंदरगाहों का हवाला देते हुए बताया किस प्रकार अपने अतीत में भविष्य की उपेक्षा की है। उन्होंने

सबसे अच्छी योजना की जगह उपलब्ध स्थान के अनुसार अपनी कार्यविधि तय की।42 डुमायन की विकास योजना के प्रबल विरोधी जैसे एल. मॉर्शहेड के विचार बदलने के लिये कठिन अभियान से गुजरना पड़ा। बी.आई.एस.एन. कम्पनी के डब्ल्यू. सी. क्यूरी को लिखे पत्र में इस प्रयास की रोचक झलक मिलती है - "कुछ लोग समझते हैं कि कलकत्ता अपने गौरव के चरम पर पहुँच चुका है। मैं इस निराशावदी सोच से सहमत नहीं हूँ। मेरे पास व्यापार के लिये बेहतर और बहुत सी योजनाएँ हैं . . . . मैं समझता हूँ कि आप अपना जहाजी बेड़ा बढ़ा रहे हैं। मुझे लगता है कि आप आवागमन में वृद्धि की आशा रखते हैं। मेरे तर्कों की सहमति में क्या आपके पास कोई तथ्य है?43 यह अभियान व्यर्थ नहीं गया। 1906 में डुमायन और पामर सारे विरोधों को पार करते हुए नई गोदी की अपनी योजना की स्वीकृति पाने में सफल रहे। डुमायन के उप सभापतित्व काल में ही भूमि अधिग्रहण, परिष्करण एवं उस पर कुछ निर्माण कार्य हो चुका था। 1913 ई. की पत्तन जाँच समिति ने गार्डेन रीच में गोदी निर्माण पर अपनी सिफ़ारिश की मुहर लगा दी। नदी की पाँच तटीय लंगरगाहों की तत्कालीन आवश्यकता पूर्ति के लिये इस निर्माण का प्रशासन ने पहले ही इरादा बना रखा था।44 हाँलाकि प्रथम विश्व युद्ध के छिड़ जाने पर इस योजना के क्रियान्वयन में देर हुई। बंदरगाह के आगामी दो दशकों के विकास की रूपरेखा बनाने का डुमायन और पामर को भारी श्रेय जाता है।

बंदरगाह के प्रवेश द्वार और हुगली की समस्याएँ

1881 ई. में बंगाल सरकार ने हुगली नदी के संरक्षण का भार बंदरगाह कमिश्नरों को सौंपा। इस विभाग ने अपने कार्य से नदी की क्षमता और ख्याति को प्रभावित किया। भारतीय ब्रिटिश साम्राज्य की राजधानी और पूरे ब्रिटिश साम्राज्य के दूसरे क्रम के शहर कलकत्ता के लिये हुगली नदी एक राजमार्ग की तरह थी। कमिश्नरों को यह भार सौंपे जाते समय इस विभाग का दायित्व डिप्टी कन्जरवेटर के पद पर कार्यरत कैप्टन ई.डब्ल्यू. पीटले के हाथों में था। वे अत्यन्त सक्रिय अधिकारी थे। उन्होंने विभाग को पुनर्व्यवस्थित किया। उन्होंने वैज्ञानिक सर्वेक्षण करवाए, प्रकाश की उचित व्यवस्था की तथा पीपों और ज्वार चिह्नों को सुव्यवस्थित किया।45

1891 और उसके बाद हुगली नदी के क्षरण ने ड्रेजिंग कार्य को महत्त्वपूर्ण बनाया। इन वर्षों में नदी में बरसाती ऊफान के कारणों से नाइनन शहर में क्षरण हुआ। लाइनर्स कॉन्फरेन्स और बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने इस सम्बन्ध में ज्ञापन दिये। नदी के सम्बन्ध में लोगों की इस संलग्नता की सराहना करते हुए कमिश्नरों ने "नदी की अवस्था सुधार के प्रश्न को हमेशा के लिये सुलझाने का निर्णय लिया।" इस संदर्भ में उन्होंने इस क्षेत्र के विशेषज्ञों एल.एफ. वर्नोन - हारकोर्ट की सेवाएँ लीं।46 इस समस्या के समाधान के लिये यद्यपि इन विशेषज्ञों की राय सकारात्मक थी किन्तु उन्होंने जेम्स एंड मेरी रीच और मायापुर की बाधाओं की चर्चा की। उन्होंने नहर सुधार के लिये प्रशिक्षण और शक्तिशाली सक्शन ड्रेजर के प्रयोग का सुझाव दिया।47 पीटले और पामर ने इस मुद्दे पर उनके कुछ निष्कर्षों और उनकी पद्धतियों को चुनौती देते हुए कहा कि जेम्स एंड मेरी रीच अथवा रायपुर और मायापुर में क्षरण में कोई वृद्धि नहीं है। बल्कि वर्नोन - हारकोर्ट से विपरीत मत देते हुए उन्होंने कहा कि पिछले बीस वर्षों में जल की गहराई में वृद्धि है। इस तर्क को आगे बढ़ाते हुए पामर ने कहा कि वर्नोन-हारकोर्ट का प्रपत्र हुगली नदी में नौवहन की सुरक्षा के प्रति जहाजों के मालिकों को चिन्तित और गुमराह ही करेगा।48

1899 ई. में लिंडन-बेट्स नामक अमेरिकी अभियंता ने जेम्स एंड मेरी रीच में सुधार सम्बन्धी योजना रखी। इस प्रस्ताव का ब्रेमेन के प्रोफेसर थियेरी ने समर्थन किया। समस्या का कोई सटीक समाधान नहीं निकला और अंततः उसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। समस्या का तात्कालिक निदान गहन ड्रेजिंग था जिससे कुछ महत्त्वपूर्ण बिन्दुओं पर होने वाले अस्वाभाविक मौसमी क्षरण को रोका जा सकता था। 1899 ई. में कमिश्नरों ने अपने उप सभापति एवं मुख्य अभियंता एप्जोन को ड्रेजरों की कार्यप्रणाली समझने के लिये यूरोप भेजा। बेल्जियम में रूसी सरकार ने इन ड्रेजरों का परीक्षण किया था। साथ ही बल्जियम सरकार को लिंडन-बेट्स द्वारा बनाए गए स्केल्ट को भी परखना था कि यह सुधार में कितना सहायक है।49 इन खोजों के परिणाम स्वरुप कमिश्नरों ने गहन ड्रेजिंग के प्रबंध किये जिसके तात्कालिक परिणाम तो कम से कम सामने आये।

1907 ई. में कमिश्नरों ने सक्शन ड्रेजर सैंडपाइपर को 11 लाख रुपयों में खरीदा। द्वितीय सक्शन ड्रेजर बालारी की खरीद 15 लाख रुपयों में हुई। ये दोनों ड्रेजर पुनर्निरीक्षण अवधि के अंतिम दौर में खरीदे गए। 1901 से 1913 तक के समय में अपने जहाजी घाटों और बेड़ों की शक्ति बढ़ाने के लिये कमिश्नरों ने एक बड़ी राशि खर्च की। 'डुमायन काल' की एक और महत्त्वपूर्ण उपलब्धि रात्रि नौवहन के लिये मड प्वॉयन्ट से सौगोर (सागर) तक की प्रकाश व्यवस्था थी।50 यह निश्चय ही महत्त्वपूर्ण प्रगति थी।

जांच समितियाँ

शताब्दी परिवर्तन काल में पत्तन प्रबंधन के विरूद्ध दुर्व्यवस्था के कुछ आरोप लगाए गए। 30 अक्टूबर 1900 ई. के एक प्रस्ताव में सरकार का इस ओर ध्यान आकृष्ट किया गया। बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर ने एक समिति का गठन किया जिसे बंदरगाह के कार्यों की जाँच करनी थी। मुख्य सचिव ई.एन. बेकर इस जाँच समिति के सभापति थे। समिति के अन्य सदस्यों में व्यवसायिक समुदाय के तीन प्रतिनिधि, ई.बी.एस. रेलवे प्रबंधक, जी.आई.पी. रेलवे के सामान्य आवागमन प्रबंधक थे। यह रोचक है कि बम्बई पत्तन न्यास के सचिव एफ.जी. डुमायन भी इस समिति के सदस्य थे। इस समिति का प्राथमिक उद्देश्य किसी बड़े लक्ष्य को सम्बोधित करना नहीं बल्कि न्यास के तत्कालीन प्रबंधन में सुधार, विभागीय लाभों का समायोजन और उप सभापति तथा मुख्य अभियंता के कार्यालयों का बँटवारा करना था।

समिति ने 12 सभाएँ की तथा मौखिक और लिखित प्रमाण एकत्रित किये। समिति ने अपना ध्यान मुख्यतः प्रशासनिक बारीकियों पर केन्द्रित किया। लेखा (Accouunts) विभाग के लिये नई और परिशोधित व्यवस्था सुझाई गई। साथ ही विशेष सेवाओं के लिये विभिन्न करों के स्थान पर नदी शुल्क की समान दरें लागू करने का भी सुझाव दिया। स्थान विस्तार के लिये पुराने एकतलीय घाट छाजनों की जगह बड़े द्वितलीय छाजनों की सिफ़ारिश की गई। समिति इस निष्कर्ष पर पहुँची कि जहाँ तक गोदियों का प्रश्न है उन पर अभी कोई बड़ा खर्च करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि वर्तमान आवश्यकतानुसार उनकी क्षमता पर्याप्त है किन्तु कोयले की लदाई-ढुलाई के लिये मशीनी उपकरणों तथा उसकी दरों में वृद्धि का सुझाव दिया गया। समिति ने इन सुझावों में उप सभापति और मुख्य अभियंता के पदों को अलग करने का सुझाव सबसे महत्त्वपूर्ण था। भविष्य में एक ही

अधिकारी द्वारा दोनों पदों पर न होने की बात कही गई। अपने निष्कर्ष में समिति ने स्पष्ट किया कि न्यास के पूरे प्रशासन की निन्दा नहीं की जानी चाहिये। यद्यपि न्यास ने सच में ही अपने निर्माणों और मरम्मत कार्यों पर आवश्यकता से अधिक खर्च किया, व्यवसाय की कुछ विशेष शाखाओं को यह सारी सुविधाएँ प्रदत्त न कर सका तथा अपने संसाधनों का भरपूर लाभ नहीं उठा सका, किन्तु कुल मिलाकर यह अपने कार्य में दक्ष था। समिति के अन्तिम निर्णय को उद्धृत करना उचित होगा। ". . . न्यास की कार्य दक्षता के सम्बन्ध में हम सभी एकमत हैं . . . और न्यासियों ने सुविधाओं के सुधार तथा आवागमन के विस्तार में उन्हें दिये गए दायित्वों के पालन में कोताही नहीं की है।"51 इस प्रकार पत्तन न्यास गहरी जाँच पड़ताल में अच्छी तरह उत्तीर्ण हुआ। बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर ने कमिश्नरों को उनके संतोषजनक कार्यों के लिये बधाई दी। जहाँ एक ओर जाँच से पत्तन न्यास की कुछ कमियाँ सामने आई वहीं सामान्यतः इसकी कार्य-कुशलता भी प्रमाणित हुई।52

न्यास की बहुमुखी कार्यसूची को देखते हुए उपसभापति के पद के साथ मुख्य अभियंता का कार्यभार सँभालना एक दुष्कर कार्य हो उठा था। साथ ही इन दोनों पदों के लिये दो प्रकार की योग्यताओं की आवश्यकता थी। जिसे एक ही व्यक्ति में पाना दुर्लभ था। अतः 1901 ई. में जे.एच. एप्जोन के अवकाश ग्रहण के साथ ही जाँच समिति की सिफ़ारिश को लागू करते हुए उप सभापति और मुख्य अभियंता पद अलग-अलग कर दिये गए। एप्जोन ऊँचे दर्जे के अभियंता थे किन्तु मुख्य प्रशासक के पद से उनका स्वभाव और प्रशिक्षण शायद मेल नहीं खाता था। उनके बाद एफ.जी. डुमायन उप सभापति और एफ. पामर मुख्य अभियंता पद पर नियुक्त हुए। कलकत्ता बंदरगाह के लिये उनकी देन को देखते हुए कहा जा सकता है यह सर्वोत्तम चयन था। कलकत्ता आने से पहले डुमायन बम्बई पत्तन न्यास के सचिव थे। बम्बई बंदरगाह की हानि कलकत्ता बंदरगाह के लिये लाभ बन गई।

1901 ई. की जाँच समिति रिपोर्ट आए अभी कठिनाई से बारह वर्ष ही बीते थे कि सरकार को एक और जाँच समिति का गठन करना पड़ा। इस बीच बढ़ते व्यापार के सामने बंदरगाह की उपलब्ध सुविधाएँ कम पड़ गई थीं। 1911 के बाद कलकत्ते के घाटों पर निरन्तर बढ़ती भीड़ ने समस्या को बेतरह बढ़ा दिया। अपर्याप्त सुविधाओं से कार्य गति धीमी हो गई जिससे जहाजों और अंततः व्यापार को भारी नुकसान हुआ। सरकार ने सी विलियम डयूक के सभापतित्व में एक उच्च क्षमता समिति का गठन किया। इस समिति के अन्य सदस्यों में हेनरीबर्ट, ए. एम. मोन्टीथ, जे. सी. शोरॉक, राजा ऋषिकेश लॉ, ए.जी. लिस्टर और एच.एफ. होवार्ड थे। इस समिति में एक भारतीय सदस्य की उपस्थिति बहुत महत्त्वपूर्ण थी। इस समिति ने व्यापक मुद्दों पर चर्चा की। इस समिति को कलकत्ता बंदरगाह के वर्तमान आवागमन और उसकी सुविधाओं के परीक्षण तथा व्यापार की वर्त्तमान और भविष्य की आवश्यकताओं की जाँच के अधिकार दिये गए। अपनी रिपोर्ट में समिति ने विदेशी आयात के टनेज की असामान्य वृद्धि पर विचार किया। अपने अन्य महत्त्वपूर्ण निष्कर्षों में समिति ने 1906 ई. में कमिश्नरों द्वारा प्रस्तावित विस्तार योजना को उचित ठहराते हुए गार्डेन रीच में एक नई गोदी निर्माण की आवश्यकता बताई। घाटों के और विस्तार के प्रस्ताव को समिति ने अस्वीकार कर दिया। इंडियन माइनिंग एसोसियेशन की नदी के दाहिने तट से कोयला निर्यात की सुविधा की माँग समिति ने खारिज कर दी। समिति को पत्तन कमिश्नरों की वर्तमान संविधान और संगठन में किसी बडे फेर-बदल की आवश्यकता नहीं दिखाई दी। उसने केवल सरकारी नामांकनों में तीनों रेलवे के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करने का सुझाव दिया।53 इस प्रस्ताव को शीघ्र ही क्रियान्वित किया गया।

पत्तन आयोग की कार्यविधि

समीक्षा काल में बंदरगाह आयोग में कोई बड़ा परिवर्तन नहीं हुआ सिवाय इसके कि सरकारी नामांकनों में तीनों रेलवे के एजेंटों की लगातार नियुक्ति को स्वीकृति मिल गई। इसके पहले कमिश्नरों के बोर्ड रूम की सभाओं की झलकियाँ प्रेस में नहीं जाती थी। अब ये सूचनाएँ प्रेस को दी जाने लगीं। इन प्रेस सूचनाओं के माध्यम से हमें उनकी सभा की कार्यवाहियों, मुद्दों, समितियों की सिफ़ारिशों, गैर कमिश्नरों के निर्णयों का पता चलता है। उत्सुक पाठक जानना चाहेंगे कि वे किस प्रकार अपने निर्णयों पर पहुँचते थे, विभिन्न मुद्दों पर उनकी कैसे बहस और चर्चा होती थी और इसके लिये वे कौन सी प्रक्रिया अपनाते थे? संयोग से हमारे पास 1903-04 में न्यास के सभापति रहे सी.ई. बकलैंड के अनुभवों का रिकार्ड है जिससे हमें कमिश्नरों की सभा के वातावरण की झलकियाँ मिलती हैं। 25 अप्रैल 1904 ई. के अपने विदाई भाषण में अवकाश प्राप्त कर रहे सभापति ने टिप्पणी करते हुए कहा - "मैंने सदा सार्वजनिक और निजी दोनों ही वक्तव्यों में कहा है कि कलकत्ता पत्तन न्यास एक ऐसी संस्था है जिसका अनुसरण इस शहर की अन्य सरकारी तथा दूसरी संस्थाओं को भी करना चाहिये। हम सभी यहाँ काम के लिये इकट्ठे होते हैं, हम बातें अधिक नहीं करते। मैं जबसे न्यास से परिचित हूँ मैंने इसे समय नष्ट करते नहीं देखा। हम चर्चा पर पाबंदी नहीं लगाते और न ही बहस की स्वतंत्रता का हनन करते हैं। हमारी कार्यवाही समन्वय मूलक रही है तथा इसमें सभी के हितों का पूरा ध्यान रखा जाता है। हमारा सदैव यही उद्देश्य रहा है कि हम बंदरगाह के संसाधनों का विकास कर व्यापार को अधिक से अधिक सुविधा दे सकें, साथ ही बंदरगाह की लागत भी कम कर सकें। इस दिशा में हम सदैव प्रयासरत रहे हैं।"54 यह तस्वीर तनिक आदर्शवादी प्रतीत होती है, किन्तु बकलैंड ने इसे जिस अधिकार से प्रस्तुत किया है उससे इसकी सत्यता में संदेह नहीं होता। बर्कले पत्तन न्यास से लंबे समय तक जुड़े रहे। वे केवल इसके सभापति ही नहीं रहे बल्कि इसके पहले हावड़ा के ज़िलाधीश होने के नाते वे बीस वर्षों तक इसमें कमिश्नर पद पर भी थे। इसलिये बकलैंड के लंबे अनुभवों पर आधारित उनके विचारों को कमिश्नरों की सामान्य कार्य प्रणाली और विचार विनिमय पद्धति के सम्बन्ध में प्रामाणिक माना जा सकता है।

कमिश्नरों की कार्य पद्धति का एक मुख्य लक्षण समिति व्यवस्था थी। 1809 ई. में जे. एल. मैके (बाद में first Earl of Inchcape) ने अन्य बंदरगाहों की तरह छः स्थायी समितियों के गठन का सुझाव दिया : बंदरगाह और नौवहन विभाग, सर्वेक्षण विभाग, घाट विभाग, आर्थिक एवं प्रतिष्ठान, ट्रामवे और रेलवे, पुल और गोदी। अगले वर्ष समितियों का गठन किया गया। 1922 ई. में सभापति हिंडले के काल में दो समितियों के गठन तक यह व्यवस्था चलती रही।55

समीक्षा काल के दौरान पत्तन न्यास इन अर्थों में भाग्यशाली रहा कि कमिश्नरों के तौर पर उसे सही अर्थों में योग्य और विलक्षण-भारतीय और अभारतीय, व्यक्ति मिले। न्यास को इनके व्यक्तित्व का पूर्ण लाभ मिला। न्यास के अंग्रेज सदस्यों में सबसे प्रभावशाली नाम जे. एल. मैके का है। वे नौ वर्षों तक आयोग के सदस्य थे। उन्होंने प्रशासनिक कार्यों में अपना बहुमूल्य योगदान दिया। उनके अवकाश ग्रहण पर कमिश्नरों ने उन्हें विशेष धन्यवाद दिया। उनके गुणों ने उन्हें केवल ब्रिटिश साम्राज्य के प्रशासनिक क्षेत्र में ही नहीं बल्कि घर-घर में लोकप्रिय बनाया। अपने उत्तर में मैके ने कहा था कि अपने नौ वर्षों के कार्यकाल में उनकी कभी अपने किसी भी सहयोगी से एक श्ब्द की भी कहा सुनी नहीं हुई इसलिये इस संस्थान से जुड़ी उनकी स्मृतियाँ अत्यन्त मधुर हैं। बाद में इंचकेप के लॉर्ड पद पर काम करते हुए मैके के सम्बन्ध में उनके क्रोधी स्वभाव तथा अतिसामान्य प्रतिभा के प्रति उनकी असहिष्णुता को ध्यान में रखा जाये तो एक सार्वजनिक प्रतिष्ठान के रूप में पत्तन न्यास की कार्यक्षमता पर उनकी यह टिप्पणी

अत्यन्त गुरुत्वपूर्ण है। लॉर्ड इंचकेप अवकाश प्राप्त कर कलकत्ते से चले जाने के बाद भी पत्तन न्यास में दिलचस्पी लेते रहे। 1912 में हिज़ लॉर्डशिप ने आउट्रम घाट के नाव-पुल के लिये एक बिजली घड़ी उपहार में दी। सर फ्रेडरिक डुमायन को लिखे अपने पत्र में इस उपहार का कारण बताते हुए उन्होंने कहा कि यह बंदरगाह की जन सुविधाओं में सबसे बड़ी सुविधा है।56

अतुलनीय मैके से भिन्न किन्तु अपनी तरह के अत्यन्त प्रतिभाशाली नलिन बिहारी सरकार 1892 ई. में पहली बार कलकत्ता निगम के प्रतिनिधि के रूप में पत्तन कमिश्नर बने। जनवरी 1902 ई. में बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने उन्हें प्रथम भारतीय कमिश्नर चुना। उन्होंने चार वर्षों तक चेम्बर का प्रतिनिधित्व किया। 1900 ई. में लेफ्टिनेंट गवर्नर सर जॉन वुडबर्न ने उन्हें जाँच समिति का सदस्य नियुक्त करते समय पत्तन न्यास के प्रशासन एवं सांभाव्य कार्यों में उनकी रुचि और कुशलता की प्रशंसा की। यह जानना रोचक होगा कि सरकार ने इस नामांकन को इस आधार पर अस्वीकार कर दिया था कि वे बंदरगाह के हितों में समिति सदस्य के बजाय एक साक्षी के रूप में अधिक कार्य कर सकेंगे।

सरकार उन दिनों अति प्रसिद्ध भारतीय आंग्ल-व्यापारिक उद्यम केर, ताड़क एंड कम्पनी के भागीदार थे। उनकी निर्विवाद योग्यता, व्यापारिक चतुराई तथा अनुभवशीलता से बंदरगाह के सारे कमिश्नर प्रभावित थे तथा उनके मत को अत्यन्त महत्त्व देते थे। 1906 ई. में हुई उनकी असामयिक मृत्यु से न्यास ने एक अनुभवी, कुशल प्रशासक तथा लक्ष्य और नीति के प्रति समर्पित एक ऐसा सदस्य खो दिया जिसकी क्षति अपूरणीय थी।57

इसी क्रम में राजा ऋषिकेश लॉ का नाम लिया जा सकता है। 1913 ई. में वे जाँच समिति के सदस्य के रूप में नियुक्त हुए। भारतीय व्यापारिक बिरादरी ने उनके ज्ञान और नेतृत्व क्षमता की सराहना करते हुए बंदरगाह सम्बन्धी मामलों में उन्हें केन्द्रीय भूमिका दी। इस काल के अन्य भारतीय सदस्यों में सीतानाथ राय, नीलकमल मुखर्जी (मैसर्स ग्राहम एंड कम्पनी), राय शिववदनबहादुर, मैसर्स प्राण किशन लॉ एंड कम्पनी के जय गोविन्द लॉ, सर हरिराम गोयनका, मुरलीधर राय, कन्हाई लाल खान, राधाचरण पाल, देवेन्द्र नारायण राय, ए.डी. आड्डी, जदुनाथ सेन और हरिधन दत्त के नाम प्रमुख हैं। एप्कर एंड कम्पनी के आर्मेनियन व्यापारी ए. ए. एप्कर उन दिनों का एक और उल्लेखनीय नाम है। उन्होंने बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स का प्रतिनिधित्व किया तथा एक वर्ष के लिये वे इसके सभापति भी बने।

प्रशासन : कार्य का विस्तार

पत्तन न्यास द्वारा विभिन्न प्रकार के उद्यमों के आरंभ करने से प्रशासनिक कार्यों में विस्तार स्वाभाविक ही था। बढ़ते हुए कार्य को देखते हुए 1901 ई. में साप्ताहिक बैठक करने का निर्णय लिया गया।58 इसके पहले कमिश्नरों की ये सभाएँ पाक्षिक हुआ करती थीं। बढ़े हुए कार्यभार से निबटने के लिये सचिव एवं उसके सहायकों को बहुत देर तक कार्य करना पड़ता था। पाँच वर्षों के ही भीतर सभाओं और उनके मुद्दों की संख्या बढ़कर लगभग दुगुनी हो गई। इससे सचिव कार्यालय के पुनर्गठन की आवश्यकता अनुभूत की गई।59

1904 ई. में कमिश्नरों के मुख्यालय को नया रूप दिया गया। प्रवेश द्वारों, गलियारों और बीच के स्थानों को टाइल युक्त किया गया, दरवाजों पर आधे दरवाजे लगाए गए तथा मुख्य प्रवेश द्वार पर ड्योढ़ी (पोर्च) का निर्माण किया गया। यह निर्माण

मैसर्स मैकिनटोश बर्न एंड कम्पनी ने किया। इस पर 28,349 रुपयों की लागत आई। इस निर्माण का उद्देश्य मुख्य कार्यालय भवन की सफाई तथा उचित रख रखाव था।

वायसराय लॉड कर्जन ने सम्पूर्ण नौकरशाही तंत्र को कसा। कर्जन ने शब्दाडम्बरपूर्ण विवरणों एवं व्यर्थ की कार्यालयी रिपोर्टों की खबर ली। इस सुधार का प्रशासन के भिन्न भागों पर भी प्रभाव पड़ा। 1901 ई. में बंगाल सरकार ने पत्तन न्यास को उसकी वार्षिक रिपोर्टों में कुछ निश्चित परिवर्तन करने की भारत सरकार की इच्छा से अवगत करवाया। न्यास को अपनी रिपोर्ट इस प्रकार तैयार करने का सुझाव दिया गया कि वह वर्ष की प्रशासनिक कार्यवाही एवं निर्माण की गतिविधियों की अवस्था एवं प्रकार का लगातार सार संक्षेपण प्रस्तुत करे। व्यापार और अर्थ के लिये यह उपयोगी था क्योंकि भविष्य की योजनाएँ बनाने एवं उनके क्रियान्वयन के लिये विस्तार से सूचनाएँ आवश्यक थीं।60 सन् 1900-01 से कमिश्नरों ने प्रशासनिक विवरण को इस प्रकार तैयार किया कि प्रत्येक वर्ष के कार्य की सुसंगत तस्वीर सामने आ सके।

कर्जन का प्रभाव यहीं तक सीमित नहीं रहा। उसने व्यापार और उद्योग जगत में नए प्राण फूँके। भारत के व्यापार और उद्योग के विकास में कर्जन के सशक्त सहयोग की कमिश्नरों ने अत्यन्त सरहाना की। वायसराय के त्यागपत्र दिये जाने पर कमिश्नरों ने अपना अवसाद व्यक्त करते हुए उसके सचिव को एक पत्र लिखा। इसमें वायसराय के योगदान की चर्चा भी की गई। यह अपने ढंग का पहला पत्र था। कर्जन ने इस पत्र पर अपनी प्रसन्नता व्यक्त करते हुए कहा कि कलकत्ते से सम्बद्ध कुछ भी - उसका विकास, समृद्धि और सौन्दर्य उसे सदैव विशेष रूप से प्रभावित करता रहा है।61

यह पहले ही कहा जा चुका है कि अपने निर्माण के आरम्भिक वर्षों में ही पत्तन न्यास ने भारत के अन्य बंदरगाहों को अपने अनुभव से लाभान्वित किया था। वहाँ के कर्मचारियों को अपने कार्यालय में रख उनसे अपने ज्ञान और सूचनाओं में सहभागिता की। इस दौरान भी इस प्रवृत्ति के प्रमाण मिलते हैं। 1900 ई. में न्यास के उपसभापति एप्जोन को अपने प्रतिद्वन्द्वी बंदरगाह चटगाँव आने का निमन्त्रण मिला। वे एप्जोन से कर्णफूली नदी के सुधार पर सलाह चाहते थे। कमिश्नरों ने इस पर अपनी सहर्ष सहमति के साथ एप्जोन को इस कार्य के लिये चटगाँव जाने की अनुमति दी।62

पायलट सर्विस

इस काल में पायलट सर्विस और पत्तन कमिश्नरों के सम्मिलन तथा बंदरगाहों के द्वारों पर एकीकृत नियंत्रण का प्रश्न उठा। यह मुद्दा लंबे समय से बना हुआ था। 1903 ई. की बेंगॉल पायलट सर्विस पर नौवहन समिति की रिपोर्ट में कहा गया कि यह बंदरगाह के सामान्य कार्यकलापों के अन्तर्गत पड़ने वाली सेवा है। इसकी पृथक व्यवस्था से गड़बड़ी की आशंका व्यक्त की गई। समिति ने सिफ़ारिश की कि ब्रिटेन के लिवरपूल बंदरगाह और दूसरे बड़े बंदरगाहों अथवा भारत के अन्य बंदरगाहों की भाँति बंदरगाह और जहाज़ चालन से सम्बन्धित सभी क्षेत्रों का नियन्त्रण कलकत्ता पत्तन न्यास के हाथों में होना चाहिये। इस परिवर्तन से प्रशासन के आर्थिक क्षेत्र में परिवर्तन की आशा की गई। प्रस्तावित सम्मिलन क्रियान्वित नहीं हो पाया। अतः रॉयल कमीशन के समक्ष विकेन्द्रीकरण का प्रश्न पुनः उपस्थित हुआ। कमिश्नरों द्वारा रॉयल कमीशन के समक्ष व्यक्त विचार 1903 ई. की समिति के सुझावों के अनुरूप थे। 1913 ई. में कमिश्नरों ने अपने एक सदस्य को सभी की ओर से मनोनीत करते हुए लोक सेवा आयोग के समक्ष चालक सेवा को प्रभावित करने वाले प्रमाणों को प्रस्तुत करने का दायित्व दिया। आज यह सोच कर विचित्र लगता है कि

कमिश्नरों को यह ध्यान तक नहीं आया कि भारतीयों की भी इस ओर कोई माँग हो सकती है। न ही उन्होंने यह सोचा कि भविष्य में भारतीय इस सेवा में शामिल किये जाने की माँग कर सकते हैं।63

कर्मचारी कल्याण

कलकत्ते की सबसे बड़ी रोज़गार संस्था होने के नाते कमिश्नरों को उनके कर्मचारियों के अवकाश ग्रहण के बाद उनके पर्याप्त साधन विहीन जीवन के सम्बन्ध में सोचना था। 1894 ई. में कमिश्नरों ने एडवोकेट जनरल और स्थायी काउन्सेल के संयुक्त विचारों के अनुसार बंगाल सरकार द्वारा प्रदत्त एक विशेष नियम के अन्तर्गत अपने कर्मचारियों के लिये अनुकम्पा भत्ते की व्यवस्था की। बाद में इसे सामान्य सेवा निवृत्ति भत्ते (पेंशन) के साथ मिला दिया गया। कमिश्नरों ने इसे सरकारी नियमानुसार अपने अधिकारियों और कर्मचारियों के लिये निर्धारित किया।64

1893 की कमिश्नरों की बैठक संख्या 671 में भविष्य निधि की पहले पहल चर्चा मिलती है। इस बैठक में प्राधिकारियों ने पेंशन के स्थान पर भविष्य निधि के प्रावधान के सिद्धान्त पारित किये, किन्तु आर्थिक अवस्था को देखते हुए इसका क्रियान्वयन कुछ समय के लिये स्थगित कर दिया गया।65 स्थानीय प्राधिकार के कर्मचारियों की भविष्य निधि के सम्बन्ध में एक छोटा-सा, किन्तु तर्कपूर्ण संदेह था। 1 जनवरी 1911 ई. में डुमायन के कार्यकाल में बिना अंशदान के भविष्य निधि आरम्भ की गई थी। 1924 ई. में अंशदान युक्त भविष्य निधि योजना चालू होने तक यही व्यवस्था चलती रही।

1910 में कमिश्नरों की सहकारी उधार समिति का यहाँ अवश्य ही उल्लेख किया जाना चाहिये। इसकी स्थापना कमिश्नरों ने नहीं की थी तथा यह कलकत्ता बंदरगाह अधिनियम के अन्तर्गत भी नहीं थी। इसे बंदरगाह कमिश्नरों के सहयोग और उनकी अनुमति से उनके कर्मचारियों ने अपने लाभ के लिये बनाया था। यह समिति पंजीकृत थी। कमिश्नरों ने इसमें दंड कोष से केवल 250 रुपयों का सहयोग दिया था। समिति के लिये इस छोटी सी राशि नहीं बल्कि उस मनोभाव का महत्त्व अधिक था जो इसके प्रति कमिश्नरों ने प्रदर्शित किया था।66

कुछ गौणपक्ष

पत्तन न्यास ने अपनी संपत्ति सुरक्षा में कभी कोताही नहीं बरती। इस सजगता के उपरान्त भी कुछ दुर्घटनाएँ घटीं। 1903 ई. में सनसनी फैलाने वाली ऐसी ही एक घटना की यहाँ चर्चा की जा रही है। इस आर्थिक वर्ष के अंतिम दिन कार्य समाप्ति के दौरान बजबज तेल डिपो के 4 नम्बर छाजन में आग लग गई। सारा छाजन जल कर राख हो गया साथ ही यहाँ रखे 3,93,184 बक्से और 46,940 तेल के डिब्बे स्वाहा हो गए। आग 15 दिनों तक लगातार सुलगती रही। लगभग 14 लाख रुपयों की चीजें और सम्पत्ति जल कर नष्ट हो गई। आग पकड़ने के समय हवा का रुख दक्षिण पूर्व दिशा की ओर था अन्यथा पूरा डिपो ही जल कर खाक हो जाता। प्रशासन ने इस घटना से सबक लेते हुए कई गोदामों को आस-पास बनाने के खतरों को समझा। भविष्य में ऐसी दुर्घटना से बचने की सावधानियों को केन्द्र में रखते हुए गोदाम के नक्शे को परिवर्तन करने का निर्णय लिया गया।67

1900 ई. में चीन के बॉक्सर विद्रोह को दबाने के लिये ब्रिटिश सरकार ने जो सेना भेजी उसके पोतारोहण का प्रबंध कलकत्ते से किया गया। स्वाभाविकतः कमिश्नरों ने सरकार को सभी सुविधाएँ प्रदान कीं। कमिश्नरों ने जहाज़ भंडार और घोड़ों का शुल्क घटा कर उनकी रेल लाईन पर सेना ढो रही प्रति गाड़ी पर केवल 1 रुपया कर दिया। यह शुल्क प्रति व्यक्ति नहीं था। यह विशेष रूप से कहा गया कि इस व्यवस्था में कमिश्नरों की जेबें खाली न हो जायें पर यह भी ध्यान रखा जाये कि वे इसमें लाभ न कमा लें। सरकार से आग्रह किया गया कि वह यहाँ भी भुगतान की वही दर रखे जो उसने बम्बई गोदी पर सेना के पोतारोहरण पर बम्बई पत्तन न्यास के लिये रखी थी।68

कमिश्नरों ने अपने विशेष दायित्व क्षेत्र से सीधे तौर पर असम्बद्ध योजनाओं एवं कार्यों पर राशि खर्च करने में अत्यन्त सावधानी का परिचय दिया। कहने का तात्पर्य यह नहीं है कि उन्होंने सभी प्रदीप्त क्षेत्रों पर मंद रवैया अपनाया। उदाहरण के लिये बंदरगाह की जनगणना में उन्होंने जनगणना प्राधिकारियों से सम्पूर्ण सहयोग किया। 1891 ई. में इस योजना के लिये उन्होंने 500 रुपयों की सहयोग राशि दी। 1901 ई. में इस योजना के महत्त्व को समझते हुए उन्होंने पुनः इतनी ही सहयोग राशि दी।[69]

1902 ई. में राजा एडवर्ड सप्तम के सिंहासनारोहण के उपलक्ष्य में न्यासियों द्वारा मुख्यालय और हावड़ा पुल को इस अवसर के उपलक्ष्य में सजाने के लिये 10,000 रुपये की राशि खर्च करने के लिये सहमत होने पर प्रश्न उठाए जा सकते हैं।70 किन्तु ब्रिटिश साम्राज्य की महत्त्वपूर्ण व्यावसायिक संस्था होने के कारण पत्तन न्यास को भी दूसरी संस्थाओं द्वारा निर्धारित मानदंड का पालन करना था भले ही वह उसकी अब तक की व्यय नीति से भिन्न था। इसके साथ ही रोशनियों की जगमगाहट से कमिश्नरों द्वारा किये गये कार्यों का अच्छा खासा विज्ञापन होता था। इन्हीं कारणों से सिंहासनारोहण के इस उत्सव के लिये पत्तन न्यास ने इतनी बड़ी व्यय राशि को पारित किया।

इस काल के इतिहास पर पाद-टिप्पणी के रूप में यह उल्लेख आवश्यक है कि इसी दौरान 1906 ई. में कलकत्ता पत्तन न्यास ने मोटर युग में प्रवेश किया। इसी वर्ष उसने पहली मोटर कार खरीदी। परिवहन का यह नया माध्यम बहुत कारगर प्रमाणित हुआ। 1906 ई. के अप्रैल माह में आवागमन प्रबंधक ने दूसरी कार खरीदने के प्रावधान की सिफारिश की। यह सिफारिश प्रतिष्ठा चिह्न के लिये नहीं बल्कि उपयोगिता की दृष्टि से चालित होकर की गई थी। आवागमन प्रबंधक ने इस खरीद का लाभ बताते हुए कहा कि मोटर द्वारा यातायात करने पर अधिकारियों के समय की बचत होगी जिसे वे न्यास के कार्यों पर लगा सकेंगे। धीमी गति के वाहन उनके मातहतों को दे दिये जायेंगे। अधिकांश क्षेत्रों में वैयक्तिक जाँच से मसले को सुलझाया जा सकेगा तथा चिट्ठी-पत्री के भारी बोझ से बचा जा सकेगा।[71]

प्रसिद्ध व्यक्तियों की प्रशंसा में

बंदरगाह के अभूतपूर्व विकास के पीछे पत्तन न्यास के उन योग्य व्यक्तियों का हाथ था जिन्होंने अपनी सम्पूर्ण प्रतिभा और लगन इसे समर्पित की। उनमें से कुछ विशेष नेताओं के योगदान की अलग से चर्चा आवश्यक है। 1910 ई. में न्यास से 29 वर्षों तक जुड़े रहने के पश्चात् कैप्टन ई. डब्ल्यू. पीटले, आर. एन., सी.आई.ई. सेवा निवृत्त हुए। 1881 ई. में वे बंदरगाह के डिप्टी कंज़रवेटर के पद पर नियुक्त हुए थे। इसी वर्ष पोर्ट अप्रोचेस डिपार्टमेंट कमिश्नरों को हस्तान्तरित किया गया था। अतः कैप्टन

पीटले की सेवाओं का इतिहास वास्तव में डिप्टी कंज़रवेटर विभाग की सेवाओं के विकास का इतिहास है। जहाज़ आवागमन व्यवस्था उनकी सदैव ऋणी रहेगी। उन्होंने तीस वर्षों की कालावधि में सर्वेक्षण, नदी की प्रकाश व्यवस्था तथा पीपों की व्यवस्था में भारी सुधार किया। उनके प्रयासों से जल सर्वेक्षण में महत्त्वपूर्ण प्रगति हुई। जल सर्वेक्षण शाखा ने कई सौ मानचित्र, योजनाएँ और नदी से सम्बन्धित सूचनाएँ प्रदान कीं। ये सभी तथ्य नदी की नौवहन सुविधाएँ बंदरगाह की सामान्य सुविधाओं को बढ़ाने में अत्यन्त सहायक प्रमाणित हुए। उनके कार्यकाल में जहाजों की संख्या, आकार और बंदरगाह के व्यापार में भारी वृद्धि हुई। तथा टनेज 1.5 से बढ़कर 6 लाख टन तक पहुँचा। अप्रैल 1888 से मार्च 1893 तक पीटले बंदरगाह अधिकारी और डिप्टी कंजरवेटर होने के साथ-साथ चालक सेवा के भी प्रभारी थे। कई अवसरों पर उन्होंने न्यास के उपसभापति के रूप में भी कार्य किया।72

इस क्रम में अगला नाम फ्रेडरिक पामर का आता है। पाठक उनसे पूर्व परिचित हैं। उन्होंने 1901 में मुख्य अभियंता के पद पर कार्य आरंभ किया था। तब तक डेहरी का सोन पुल बना कर वे पहले ही ख्याति अर्जित कर चुके थे। बंदरगाह के लिये काम करते हुए पुल निर्माता के रूप में उन्होंने पहले से भी अधिक यश पाया। कलकत्ते में उनके अन्य कार्यों के साथ किंग जॉर्ज गोदी अभियंता की उस कल्पनाशीलता को दर्शाती है जिससे चकित कर देने वाला निर्माण निकलता है। उन्होंने तात्कालिक बृहद निर्माण कार्यों को क्रिया रूप देने के साथ ही भविष्य में में व्यापार वृद्धि की योजनाओं पर भी कार्य किया। उन्होंने इन कार्यों को आवश्यकतानुसार चरणों में विभक्त किया। वे जितने कुशल अभियंता थे उनकी व्यापारिक बुद्धि भी उतनी ही प्रखर थी। कलकत्ते में प्रथम मुख्य अभियंता के रूप में प्राप्त उनकी ख्याति ने 1909 ई. उन्हें नए बने लंदन बंदरगाह का प्राधिकारी बनाया। यह उनके कार्यों को मिली उत्तम स्वीकृति थी। सर फ्रेडरिक पामर ऐसे अभियंता थे जिन्होंने व्यापार के रुझान को समझने का प्रयास किया, उसका भविष्य समझा तथा इन सब को ध्यान में रखते हुए ऐसी योजनाएँ बनाई जो भविष्य के अभियंताओं के लिये भी पर्याप्त लचीली और सुविधाजनक थीं।[73]

पीटले और पामर दोनों के गुणों से युक्त जिस अद्‌भुत व्यक्ति का निर्माण हुआ था उसका नाम फ्रेडरिक डुमायन था। उन्होंने 1901 से 1913 ई. तक पत्तन न्यास के उपसभापति पद पर कार्य किया। बढ़ते हुए व्यापार को देखते हुए बंदरगाह के सर्वतोमुखी विकास की आवश्यकता थी। बंदरगाह के विस्तार और सुधार के पीछे की प्रेरक शक्ति का नाम था डुमायन। उनकी योजनाओं के क्रियान्वयन की इसी अध्याय में अन्यत्र चर्चा की जा चुकी है। इन सुधारों की व्यापकता के बारे में इस तथ्य से अनुमान लगाया जा सकता है कि इस समय पूँजी लेखा पर कम से कम छः करोड़ रुपये खर्च किये गए। यह इसलिये और अधिक महत्त्वपूर्ण है क्योंकि यह विशाल राशि बंदरगाह शुल्क की वृद्धि से नहीं बल्कि उसमें कटौती कर अर्जित की गई थी।

सर फ्रेडरिक डुमायन के अतुलनीय साहस और उनकी दृढ़ इच्छा शक्ति ने आरंभ से ही बंदरगाह से सम्बद्ध मामलों को प्रभावित किया। उन्होंने बंदरगाह की सांस्थानिक सक्रियता बढ़ाने की दिशा में कई कदम उठाए। इसके इच्छित परिणाम भी मिले। 1930 में डुमायन की मृत्यु के पश्चात् कमिश्नरों ने शोक-प्रस्ताव में उनकी श्रेष्ठता और कार्य क्षमता की भूरि-भूरि प्रशंसा की। डुमायन ने अपने कर्मचारियों को निरन्तर प्रेरित किया। उन्होंने उन्हें सदैव यही सिखाया कि हम जनसेवक हैं हमें केवल अपने मालिक ही नहीं वरन् जन हितों का भी ध्यान रखना है। जन सेवा की ओर उन्मुख न्यास कर्मचारियों के प्रेरणास्रोत डुमायन ही थे। उन्हीं के नेतृत्व, प्रभाव और आचरण से प्रभावित न्यास अपने इस उद्देश्य में सफलता प्राप्त कर सका। 1913 ई. की बंदरगाह सुविधा समिति ने डुमायन की दूरदर्शिता एवं स्थिति पर पकड़ की अद्‌भुत क्षमता की अत्यन्त प्रशंसा की। समिति ने इस प्रशंसा से ही अपनी रिपोर्ट का समापन किया। नीति निर्धारण में डुमायन अपनी सानी नहीं रखते थे। कमिश्नर पद से सेवा निवृत्ति के समय

उन्होंने सभी मसलों को इतने व्यवस्थित ढंग से रखा था कि उनके बाद आने वाले लोगों को उनकी योजनाओं और नीतियों के क्रियान्वयन में किसी प्रकार की कठिनाई नहीं हुई।[74]

मज़दूर

इस समय की मज़दूर समस्या मुख्यतः कमिश्नरों और मज़दूरों की ठेकेदार मैसर्स बर्ड एंड कम्पनी के बीच है। 1895 में बर्ड एंड कम्पनी का ठेका खिदिरपुर गोदी का पूरा कार्यभार सौंप कर बढ़ा दिया गया। इस समय गोदी में आने वाले जहाजों की संख्या कम थी तथा कायेले के लिये अभी तक अलग घाटों की व्यवस्था नहीं हुई थी। इस कम्पनी ने निर्यात किये जाने वाले कोयले के भंडारण के लिये गोदी के कई छाजन लिये। कमिश्नरों की अपनी मज़दूर व्यवस्था कोयला व्यापार में अचानक हुई वृद्धि के अनुरूप नहीं थी। परिणामस्वरूप बर्ड एंड कम्पनी को कोयला लदाई के लिये मजदूरों का ठेका मिल गया। बहुत जल्दी ही गोदी पर अन्य जहाजों पर लदाई के लिये भी उन्हें यह ठेका दे दिया गया। तत्पश्चात् वहाँ नए खुले चाय गोदाम और उस वर्ष की समाप्ति के पहले बजबज में खुले पत्तन कमिश्नरों के किरासन तेल डिपो (जहाँ अनगिनत तेल के टिन आते थे) का ठेका भी इसी कम्पनी को दिया गया।

बर्डस कम्पनी का अर्नस्ट केबल दरें बढ़वाने में अत्यन्त कुशल था। 1898 ई. में वह पत्तन न्यास को यह समझाकर कि कम्पनी को प्रतिमाह 4000 रुपयों का घाटा हो रहा है दरें बढ़वाने में सफल रहा। प्रमाण के लिये उसने कम्पनी का परीक्षित लेखा-जोखा भी प्रस्तुत किया। अपनी बात को मनवाने की उसकी कुशलता ने कम्पनी को अब तक किसी भी ठेकेदार को मिली वृद्धि से अधिक वृद्धि दिलवाई। अगले वर्ष केबल ने टिप्पणी की - "आखिरकार गोदियों से आमदनी हुई।" उस वर्ष इस कम्पनी द्वारा ढोये गए केवल कोयले का परिमाण 870,000 टन था।[75]

1900 में बंदरगाह जाँच समिति के कार्यकाल में बर्ड कम्पनी का भविष्य अधर में लटक गया। केबल को प्रमाण देने के लिये बुलाया गया। आयोग ने अंततः विभागीय म.जदूरों की सिफ़ारिश के बजाय ठेकेदार व्यवस्था का ही अनुमोदन किया। आयोग ने कहा कि कोयला ढुलाई में अतिरिक्त भुगतान के कोई प्रमाण नहीं मिलते। बल्कि अन्य वस्तुओं की ढुलाई के लिये ठेकेदार को दी गई राशि अमर्यादित है। पर बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर ने जाँच समिति की रिपोर्ट पर अपने प्रस्ताव में कहा कि पत्तन न्यास द्वारा म.जदूरी के मामले में और जाँच की जानी चाहिये।[76]

गवर्नर की यह टिप्पणी और कोयला लदाई की मशीनी व्यवस्था भी 1906 ई. में बर्ड कम्पनी को बढ़ी हुई दर पर मिलने वाले ठेके को नहीं रोक सकी। पत्तन कमिश्नरों और बर्ड कम्पनी के बीच यह समरसता वर्षों तक बनी रही।

दिसम्बर 1907 ई. में कमिश्नरों को बड़ी म.जदूर समस्या का सामना करना पड़ा। जेटी म.जदूरों ने म.जदूरी बढ़ने के प्रश्न को ठुकराए जाने पर हड़ताल कर दी। खाद्यान्न की मूल्य वृद्धि से पहले से दी गई रियायतों और शहर में दूसरे म.जदूरों की तुलना में इन म.जदूरों को अधिक म.जदूरी को ध्यान में रखते हुए इन म.जदूरों की वृद्धि वेतन की माँग ठुकरा दी गई। घाट म.जदूरों की इस हड़ताल का विशेष प्रभाव नहीं पड़ा क्योंकि गोदी से विभागीय म.जदूरों की एक बड़ी संख्या म.जदूरी के लिये उपलब्ध थी। तीन दिनों में हड़ताल खत्म हो गई और लगभग सभी म.जदूर पुरानी म.जदूरी दर पर काम पर वापस लौट आए। किन्तु किसी भी

संवेदनशील मालिक की तरह कमिश्नरों ने मज़दूरों के असंतोष के कारणों को समझने का प्रयास किया। उन्होंने पाया कि म.जदूरों के असंतोष के मूल में अपर्याप्त आवास व्यवस्था है। जेटी मज़दूरों के आवास की बेहतर व्यवस्था के लिये तुरन्त कदम उठाए गए।

एक मानवीय समस्या

सभी स्तरों की प्रशासनिक समस्याओं का एक मानवीय पक्ष होता है। मनुष्यों की समस्याओं के समाधान में अत्यन्त सावधानी और संवेदनशीलता बरतनी पड़ती है। कलकत्ता बंदरगाह के हुगली नदी, हिन्दुओं की पवित्र नदी भागीरथी के तट पर बसे होने के कारण यह संसार के अन्य बंदरगाहों से भिन्न है। इस पवित्र नदी के तट पर बंदरगाह की अवस्थिति ने कमिश्नरों को जिन समस्याओं में डाला, संसार के अन्य बंदरगाह संभवतः कभी इनके घेरे में नहीं आए होंगे। बंदरगाह और नदी के संरक्षक होने के नाते कमिश्नरों को सामाजिक-धार्मिक समस्याओं से भी दो-चार होना पड़ा। अपने अन्य दायित्वों के साथ कमिश्नरों को स्नान करने वालों की सुविधा, धार्मिक कृत्यों के लिये छाजन और घाट का निर्माण करना पड़ता था। यही नहीं उनहें मृतप्रायों के लिये आवास व्यवस्था तथा शोकाकुलों के लिये विश्राम गृह का निर्माण और उसकी देखरेख का दायित्व वहन भी करना होता था। साथ ही वार्षिक गंगासागर मेले के तीर्थयात्रियों की व्यवस्था भी करनी पड़ती थी।

इसी संदर्भ में कुछ घटनाओं के उल्लेख से कमिश्नरों की कठिनाइयों का अनुमान लगाया जा सकेगा। दिसम्बर 1899 ई. में जगत्गुरू ब्रह्मानन्द सरस्वती स्वामी शंकराचार्य ने प्रसन्न कुमार टैगोर घाट के निकट एक स्थान पर यज्ञ करने के लिये 4 महीने की अवधि की अनुमति माँगी। यज्ञ समिति के अनुरोध पर इस अवधि को बढ़ा कर 30 जून तक कर दिया गया। जून मध्य में समिति और एक वर्ष की अनुमति चाही। इस आवेदन को वायसराय और बंगाल के लेफ्टिनेंट गवर्नर के पास भेजा गया। कमिश्नरों को कड़ा रुख अपनाने के लिये बाध्य होना पड़ा। उन्होंने समिति को सूचना दी कि यदि दिये गए समय में समिति ने अपना डेरा-डंडा नहीं उखाड़ा तो वे इस ढाँचे को ढहा देंगे। 26 जून को इस पत्र का उत्तर देते हुए यज्ञ समिति ने कहा कि उसे यज्ञ जारी रखने का अधिकार है। अपने इस अधिकार को समिति ने "समय से परे" बताया। समिति ने मुकदमा दर्ज करने और प्रिवी काउन्सिल तक जाने की धमकी दी। समिति ने वायसराय और लेफ्टिनेंट गवर्नर को शिकायती तार भेजे कि कमिश्नर बल प्रयोग कर रहे हैं। लेफ्टिनेंट गवर्नर ने अपने उत्तर में समिति को सूचित किया कि कमिश्नरों द्वारा ढाँचा ढहाया जाना बिल्कुल उचित कार्यवाही होगी। अंततः 1900 ई. के जुलाई महीने में इसे गिराया गया। लेफ्टिनेंट गवर्नर इस मामले में यज्ञ समिति के विरुद्ध थे। उनके विचार से कमिश्नरों ने सम्पूर्ण धैर्य और संवेदनशीलता का परिचय दिया था। उन्होंने यह भी कहा कि भविष्य में किसी निजी संस्थान को ऐसी सुविधा देने से पहले कमिश्नर इस घटना को याद कर लें।78 आज भी इस समस्या को सुनकर किसी के शरीर में सिहरन दौड़ सकती है।

1904 ई. में स्नान घाट के पंडों ने एक समस्या खड़ी कर दी। मुख्यतः उड़ीसा, उत्तर प्रदेश और बिहार से आए इन पंडों की संख्या में निरन्तर वृद्धि होते रहने से इनमें घाट पर स्थान पाने की लड़ाई छिड़ गई। यही नहीं वे सीढ़ियों पर आसन जमा कर बैठ जाते थे जिससे स्नानार्थियों को परेशानी उठानी पड़ती थी। चारों ओर अनियंत्रण का बोलबाला था। एक पंडे ने दूसरे पंडे के विरुद्ध छोटे मामलों की अदालत में दावा कर दिया कि इसने मेरी 'जगह' छीन ली है। इन पंडों की उपस्थिति एकदम अनचाही नहीं थी क्योंकि ये धार्मिक कृत्य सम्पन्न करवाते थे। 1904 ई. में कमिश्नरों को इस चकरा देने वाले प्रश्न पर एक समिति गठित

करनी पड़ी। समिति ने वर्तमान अराजकता से उबरने के लिये कुछ सुझाव दिये। सभी पंडों का एक विवरण तैयार किया गया तथा उनके बैठने के स्थान निश्चित किये गए। विवरणिका में नामांकित पंडों को ही बैठने का स्थान उपलब्ध करवाया गया।79

इसके दो वर्षों के उपरानत कमिश्नरों को एक महन्त की समस्या का सामना करना पड़ा। महन्त ने जगन्नाथ घाट पर, कमिश्नरों की सम्पत्ति पर शिव मंदिर का निर्माण करवा लिया। बाद में कमिश्नरों को न्यास भवन के लिये उस .जमीन की आवश्यकता पड़ी। मारवाड़ी एसोसियेशन ने महन्त का पक्ष लिया। कमिश्नरों द्वारा महंत से मंदिर को कहीं और ले जाने की सलाह पर उनसे 10,000 रुपयों की माँग की गई। उनकी यह माँग उनके द्वारा किये गए "उस महान त्याग के बदले में थी जो वे अपने और जनता के स्वार्थों की बलि चढ़ाकर कर रहे थे।" .जाहिर है कि पत्तन न्यास इस माँग को स्वीकार नहीं कर सकता था।80

जुलाई 1906 ई. में कृष्णानंद ब्रह्मचारी नामक एक साधु ने धार्मिक उद्देश्य से प्रसन्न कुमार टैगोर घाट पर बैठने की अनुमति माँगी। कमिश्नरों ने इस घटना को माध्यम बनाते हुए भविष्य के लिये एक निश्चित नीति निर्धारण का निश्चय किया। उनकी प्राथमिकता उन्हें सौंपे गए दायित्वों का निर्वाह थी। इसके साथ ही वे शहर के विभिन्न धार्मिक समुदायों की भावनाओं और कृत्यों के प्रति सदय बने रहना चाहते थे। ब्रह्मचारी जैसे सभी आवेदनकर्त्ताओं को मौखिक आश्वासन दिया कि वे तब तक अपने धार्मिक कृत्य सम्पन्न करते रह सकेंगे जब तक वे जनता के लिये किसी भी प्रकार की बाधा या असुविधा उत्पन्न नहीं करते। कमिश्नरों ने इस प्रकार के पंडों को हटाने या टिके रहने देने के सर्वाधिकार अपने पास सुरक्षित रखे। वे ऐसे पंडों को किसी भी समय बिना कोई कारण बताए उनके स्थान से तुरंत हटा सकते थे। इस आशय के निर्देश कार्यकारी अधिकारियों को भिजवा दिये गये तथा उन्हें प्रत्येक मामले को उसकी प्रवृत्ति के अनुसार सुलझाने की छूट दी गई। यह सख्त हिदायत दी गई कि ऐसे किसी भी धार्मिक व्यक्ति को स्थायी अथवा अस्थायी कैसा भी ढाँचा खड़ा करने की अनुमति किसी भी अवस्था में नहीं दी जायेगी।81

ये मामले स्थानीय जनता की धार्मिक संवेदनाओं के प्रति पत्तन न्यास की स्वीकृति को दर्शाते हैं। कमिश्नर ऐसे धार्मिक व्यक्तियों को स्थान देने के लिये तैयार थे जो अपने कर्त्तव्यों और दायित्वों के प्रति जिम्मेदार थे। किन्तु उन बाध्यताओं, जिनमें कोई आर्थिक लाभ नहीं था, के पालन में एक सीमा रेखा आवश्यक थी। कमिश्नर ऐसी अतार्किक माँगों और उनके अधिकार क्षेत्र में अनाधिकार हस्तक्षेप को सहने के लिये तैयार नहीं थे। पत्तन न्यास के प्रथम विश्व युद्ध के पहले के दो दशकों के दौरान किये गए कार्यों के इस लंबे सर्वेक्षण को यहीं समाप्त करना उचित होगा। उपसभापति डुमायन का कार्यकाल इस अवधि की उपलब्धि है। केवल उनके समकालीनों ही ने नहीं बल्कि बाद में आने वाले व्यक्तियों ने भी उनकी देन की सराहना की। पत्तन न्यास के निजी इतिहास में इस काल को उचित ही डुमायन काल कहा गया है। उस फलप्रसू और सक्रिय क्रियात्मकता की छोटी सी अवधि पर दृष्टिपात करते समय किसी के भी मन में सहज ही इच्छा जागती है, "काश ये अच्छे दिन हमेशा बने रहते।" पर ऐसा होता नहीं है। प्रथम विश्व युद्ध के अचानक आरंभ होते ही इस स्वर्णिम युग का अंत हो गया।

अध्याय 9

पत्तन न्यास और प्रथम विश्व युद्ध

अगस्त 1914 ई. में अचानक आरंभ हुआ युद्ध ने सारे विश्व को स्तब्ध कर दिया। इसके कुछ अरसे पहले तक बंदरगाह के भविष्य के प्रति एक आशा थी। कमिश्नरों और पत्तन सुविधा जाँच समिति ने बंदरगाह की आय में स्थिर वृद्धि के आधार पर न्यास के आर्थिक भविष्य का अनुमान लगाया था। न्यास द्वारा निवेश की गई भारी पूँजी की वापसी के सम्बन्ध में एक रूपरेखा बनाई थी। युद्ध छिड़ने से पहले वाले वर्ष में अप्रैल से जुलाई तक के चार महीनों में, जो आमतौर पर सबसे कम आमदनी के महीने होते हैं, व्यापार में 1,81,000 रुपयों की वृद्धि दर्ज की गई थी।1 व्यापार की इस फलती फूलती अवस्था ने स्वाभाविकतः कमिश्नरों को भविष्य के प्रति आशान्वित बनाया था। युद्ध के छिड़ते ही यह दृष्टिकोण सम्पूर्णतः परिवर्तित हो गया। युद्ध ने विश्व व्यापार को गंभीर रूप से प्रभावित किया। कलकत्ता पत्तन न्यास पर भी उसका प्रभाव पड़ना ही था। अगस्त माह से बंदरगाह में जहाजों के घटते आवागमन न्यास की आय को प्रतिमाह औसतन 2 लाख रुपयों का घाटा हुआ। युद्ध छिड़ने से पहले का 2,925,801 टन की ढुलाई युद्ध छिड़ने के आठ महीनों (अगस्त, 1914 - मार्च, 1915) के अंदर घट कर 2,338,811 टन की रह गई। कलकत्ता के घाटों पर विदेशी वस्तुओं के आयात का भार 824,760 टन से घट कर 537,021 टन रह गया। गोदी से होने वाले निर्यात में लगभग 250000 टनऔर कोयले की ढुलाई में 340,000 टन की कमी आई। तटीय और अन्तर्देशीय व्यापार में आई गिरावट से नदी शुल्क की वसूली में भी भारी कमी देखी गई।2

इस अनपेक्षित संकट ने पत्तन कमिश्नरों को विचलित कर दिया। उन्होंने आपात् व्यवस्था के रूप में अस्थायी शुल्क लगाए। यह आमदनी और खर्च के बीच संतुलन बनाने का प्रयास था।3

युद्धकालीन अतिरिक्त कर

बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के समक्ष रखे अपने प्रस्ताव में कमिश्नरों ने इस बात पर बल दिया कि बंदरगाह के व्यापार की विस्तार और सुविधाओं की माँग तभी पूरी की जा सकेगी जब न्यास अपनी शुल्क वसूली डूबती पूँजी और अपने अन्य खर्चों की पूर्ति कर पायेगा। पर्याप्त कोष न होने की दशा में विस्तार कार्यों को स्थगित करना पड़ेगा। संचय निधि के संतुलन को बनाए रखने और युद्ध के दौरान न्यास की आय बढ़ाने के लिये विशेष कदम उठाने होंगे। कमिश्नरों के विचार से सहमत होते हुए बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स की समिति ने 1 फरवरी 1915 से युद्ध अतिरिक्त कर के रूप में कोयला, मैगनी.ज और लौह अयस्क के अतिरिक्त सभी वस्तुओं के आयात-निर्यात पर प्रति टन छः आना बढ़ा दिया। मैंगनी.ज का शुल्क प्रति टन 1.5 आना निश्चित कर दिया गया। इन स्रोतों से होने वाली कुल आय प्रति माह लगभग 2.5 लाख रुपयों की थी।4

कलकत्ते के व्यापार पर युद्ध का प्रभाव

युद्ध के दौरान पत्तन न्यास को कई संकटों का सामना करना पड़ा। इस दौरान इसकी गति अत्यन्त धीमी रही। कमिश्नरों की जेटियों की आय और जहाजों के आवागमन के घटने का मुख्य कारण जर्मन बंदरगाहों और एंटवर्प से हैंसा और हैम्बर्ग-अमेरिकी मार्ग से लोहे का आयात बंद हो गया। अदद वस्तुओं के व्यापार में भी भारी गिरावट आई साथ ही अन्य महत्त्वपूर्ण वस्तुओं जैसे रेलवे सामग्री, मशीन, सीमेंट, लोहे के सामान और उपकरण और चम्मच काँटे बर्तनों आदि के व्यापार में भी भारी गिरावट आई। गोदी के व्यापार की एक खूबी बर्मा से चावल का भारी आयात था। चावल के साथ ही अन्य महत्त्वपूर्ण वस्तुओं के व्यापार को बड़ा धक्का लगा। केवल चाय व्यापार अपवाद रहा।5

1908 - 1909 ई. के बाद की अवधि में घाटों पर आयात का सबसे कम टनेज 1915-16 में दर्ज किया गया। पिछले वर्ष की तुलना में इस 130,000 टन की गिरावट आई थी। शत्रु देशों से संपूर्णतः बंद आयात तथा बेल्जियम और फ्रान्स के आयात पर लगे प्रतिबंध से हुई कमी का किसी सीमा तक जापान, अमेरिका ओर स्कैन्डिनेविया की आयात वृद्धि से पूरा किया गया। सिल्क और सूती वस्त्रों के थान, माचिस, बीयर, काँच और उससे बनी वस्तुओं, लौह उपकरण, खिलौना, कागज़, कलम, पेंसिल और रासायनिक वस्तुओं के आयात में जापान से हुए व्यापार ने महत्त्वपूर्ण प्रगति की। अमेरिका से गाड़ियों, लोहा और स्टील; लौह उपकरण और छुरी काँटे का आयात व्यापार बढ़ा।

इन परिवर्तनों को देखते हुए कमिश्नरों ने घाट के लंगरगाहों को केवल केवल ईंग्लैंड, यूरोप और अमेरिका से अपने वाले जहाजों और मालवाहकों के लिये सुरक्षित रखने की अपनी नीति में परिवर्तन करना पड़ा। युद्ध के छिड़ते ही योरोपीय जहाजों का आवागमन घट गया था। अतः चीन और सुदूर पूर्व के व्यापारिक जहाज़ बम्बई से तटीय बंदरगाह होते हुए वहीं खपाए गए। इसके पहले इनकी ढुलाई बीच लहरों में की जाती थी।6

गोदी से होने वाली सामान्य ढुलाई में भी गिरावट आई हाँलाकि चीनी और चावल आयात में असामान्य वृद्धि थी। गोदी से निर्यातित सामग्री में जूट, चाय और बोरे का व्यापार संतोषजनक था। चाय और बोरे में तो रिकॉर्ड व्यापार दर्ज किया गया। मैंगनीज़, कच्चा लोहा एवं चमड़े का व्यापार भी ठीक ठाक था। दूसरी ओर टनेज के अभाव में कोयला निर्यात में गिरावट आई। 1913 - 14 के 3,017,180 टन और 1914 - 15 के 2,663,805 टन की तुलना में 1915 - 16 की 1,610,645 टनेज क्रमशः 47 शिलिंग और 39 शिलिंग की गिरावट थी। इससे नदी शुल्क की वसूली में कमी आई।7

1916 - 17 ई. में कलकत्ता बंदरगाह सभी महत्त्वपूर्ण क्षेत्रों में पिछले वर्ष जैसा ही रहा। बड़े और महत्त्वपूर्ण जहाजों का मार्ग स्वेज़ नहर की जगह केप रूप हो जाने पर जहाजों की संख्या में कमी आई जिससे टनेज की क्षमता घटी। 1916 - 17 के आखिर में ऐसा होने के कारण पूरे वर्ष इस घाटे का अनुभव नहीं किया जा सका। वर्ष के आखिरी दो महीनों में युद्ध के दौरान पनडुब्बी युद्ध पोतों द्वारा जहाजों के विनाश के दुष्परिणाम हुए। इस वर्ष लोहे और स्टील के निर्यात पर प्रतिबंध रहा। जापान से अन्य वस्तुओं के साथ सेना की माँग पर मैंगनी.ज और लौह अयस्क विशेष रूप से निर्यात किये गए। इस वर्ष बंदरगाह में आने वाले जहाजों की कुल संख्या 1,117 थी जिनकी 1915 - 16 के कुल टनेज 4,848,961 टन की तुलना में 4,512,426 टन की ढुलाई थी।8

कलकत्ता बंदरगाह के लिये युद्ध के दौरान का 1917 - 18 का वर्ष संभवतः सबसे कठिन वर्ष था। युद्ध अपने चरम पर था। अनियंत्रित पनडुबियों की मार से जहाज़ ध्वस्त हो रहे थे। जहाजों का मार्ग बदल कर केप रूट (मार्ग) से कर दिया गया था,

यूरोप के जहाजों के टनेज की क्षतिपूर्ति के लिये पूर्वी जल राशि से जहाज़ हटा लिये गये थे। इन सबका कलकत्ता बंदरगाह के व्यापार पर व्यापक प्रभाव पड़ा। बर्मा से कलकत्ता आयात होने वाले चावल आयात पर लगे प्रतिबंध ने रही सही कसर पूरी कर दी। तत्कालीन परिस्थिति में भारत सरकार द्वारा यह कदम उठाया जाना आवश्यक था। चल स्टॉक की भारी माँग को देखते हुए यह निर्णय लिया गया था। अतः वर्ष के आरम्भिक महीनों में शुल्क कोष में लगातार गिरावट आई। जुलाई 1917 में कमिश्नरों ने युद्धकालीन परिस्थितियों में शुल्क वृद्धि की अनुमति माँगी जिससे वे स्थितियों का सामना कर सकें। यह उस समय की सबसे जरूरी माँग थी। अतः सभी ने इसे निर्विरोध स्वीकार किया। 1 अगस्त 1917 ई. को सरकार ने इसे अनुमति दे दी। इस कदम के सकारात्मक परिणाम तत्काल सामने आये। उसी समय व्यापार की अवस्था में भी सुधार हुआ। ईंग्लैंड में भारतीय चाय की माँग और बर्मा के चावल आयात पर से प्रतिबंध हटा लिये जाने से कलकत्ता के तट पर लगने वाले जहाजों की संख्या बढ़ी।9

1918 - 19 के आर्थिक वर्ष के सात महीनों बाद युद्ध विराम की संधि हुई, किन्तु इससे कोई विशेष परिवर्तन नहीं हुआ। न्यास को युद्धकाल जैसी परिस्थितियों में ही कार्य करना पड़ा। इससे युद्धकाल में लगाए गए अतिरिक्त कर की समाप्ति की संभावना समाप्त हो गई। ऐसा कोई कदम उठाने पर न्यास को 17.62 लाख रुपयों का घाटा होता और कमिश्नरों का शुल्क संचित कोष ही समाप्त हो जाता। साथ ही युद्ध के दौरान प्रत्येक वस्तु के बढ़े मूल्य से हुई खर्च वृद्धि से निबटना भी कठिन हो जाता।10

आम तौर पर इस बात पर लोगों का कम ध्यान जाता है कि युद्ध कालीन आर्थिक परिणाम संतोषजनक थे जबकि उस काल में व्यापार और वाणिज्य में अच्छी खासी गिरावट आई थी। ऐसा वस्तुओं और जहाजों पर लगाए गए अतिरिक्त शुल्क के कारण ही संभव हो सका। 1917-18 ई. में सम्मानीय सभापति सी.जे. स्टीवसन-मूर ने अपनी प्रशासनिक रिपोर्ट में इस तथ्य पर विशेष बल दिया।11 व्यापार पर 1914-18 ई. के बीच के युद्ध के क्षतिकारक प्रभाव को निम्न तालिका से स्पष्ट किया जा सकता है।12 इस तालिका में टन हजार में दर्शाया गया है।

वर्ष	गोदी		घाट		बंदरगाह का
	सामान्य निर्यात टन (ह.जार में)	कोयला टन (ह.जार में)	आयात टन (ह.जार में)	आयात टन (ह.जार में)	कुल टनेज (ह.जार में)
1913-14	1,231	3,017	614	1,187	4,257
1914-15	921	2,634	700	918	3,714
1915-16	1,055	1,611	571	788	2,968
1916-17	1,185	1,995	444	686	2,805
1917-18	995	1,015	363	634	2,094

1918-19	1,098	1,333	842	575	2,292

(स्रोत : पत्तन न्यास की प्रशासनिक रिपोर्ट)

सौभाग्यवश युद्ध के दौरान बंदरगाह पर कोई सीधा हमला नहीं हुआ। युद्ध की कड़वी सच्चाई से बंदरगाह का इतना ही साक्षात्कार हुआ कि जर्मन बमवर्षक क्रूसर ने बंगाल की खाड़ी में पाँच स्टीमर डुबो दिये तथा पड़ोसी मद्रास बंदरगाह पर बम बरसाए। अगर कलकत्ता बंदरगाह समुद्र से 125 मील दूरी नदी पर अवस्थित बंदरगाह नहीं होता तो शायद इसका भी यही परिणाम होता। फिर भी जर्मन बमवर्षक हवाई जहाज़ों का ऐसा आंतक था कि एक बार कलकत्ता बंदरगाह को पूरे तीन सप्ताहों के लिये पूरी तरह बंद कर दिया गया था।13

बंदरगाह की सामान्य गतिविधि और एक प्रकार से भी बाधित हुई। युद्ध छिड़ने पर सरकार ने कमिश्नरों के कई जहाजों जैसे रिट्रीवर, रेस्क्यू, सैंडपाइपर, बकलैंड, वॉटर विच और दो फेरी स्टीमरों शान्ति और मोहिनी को कुछ अरसे के उपयोग के लिये अपने अधिकार में ले लिया था। इन्हें मुख्यतः नदी में फौज की जासूसी गश्त उपयोग में लाया गया। रिट्रीवर को मेसोपोटेमिया आक्रमण के दौरान खराब जहाज़ों को ढोने के काम में लाया गया।14 कमिश्नरों द्वारा अपनी कार्यशाला में सैनिक साजो सामान से सम्बन्धित कार्यों को किया जाना आश्चर्यजनक लग सकता है, किन्तु उन्होंने न्यास के दैनन्दिन कार्यों को बिना हानि पहुँचाए ये कार्य किए।15

युद्ध काल में कई तरह के त्याग करने पड़ते हैं। अपने कार्यों को हानि से बचाने के लिये वे कैसी भी सीमाबद्धता स्वीकार करने को तैयार थे। उन पर युद्ध का सीधा तात्कालिक प्रभाव तब पड़ा जब उनके कुछ सदस्य नौकरी से छुट्टी कर युद्ध में शामिल हो गए। कमिश्नरों ने सेना और नौसेना में जाने वाले अपने ऐसे सदस्यों को उनके सैनिक कार्यकाल के दौरान उन्हें आधी तनख्वाह दी।16 इससे उनमें से अधिकांश युद्ध समाप्ति पर सहर्ष अपने काम पर लौट आये। उनमें से कुछ जैसे टी. एच. एलडरटन, जो बाद में न्यास के सभापति बने, युद्ध में गंभीर रूप से घायल हुए। कमिश्नरों ने युद्ध में खेत रहे अपने साथियों की स्मृति को गहन शोक के साथ लिपिबद्ध किया।17 पत्तन न्यास के मुख्य कार्यालय के प्रथम तल पर लगे शहीद पट्ट पर खुदे ई.जे.एच. रॉबर्टसन, ई.ई. ग्रिमवेड, उपसभापति एच. जे. हिलैरी और फ्रैंक ए. पेसी के नाम उनकी स्मृति के स्थायी वाहक हैं।18

प्रथम विश्व युद्ध के दौरान पत्तन न्यास का कार्यकाल इसी प्रकार व्यतीत हुआ। हाँलाकि 1919-20 ई. में व्यापार पूरी तरह सँभल नहीं पाया था फिर भी पत्तन न्यास यह कहने में सक्षम हो सका कि "कलकत्ता पत्तन न्यास युद्ध कालीन परिस्थितियों से आर्थिक तौर पर और भी सशक्त होकर उभरा है तथा बढ़ती हुई सुविधाओं की माँग को पूरे आत्मविश्वास से पूरा कर सकेगा। न्यास की आन्तरिक शक्ति और स्थिरता को ध्यान में रखते हुए ये आशावादी विचार उचित थे। भारी मंदी के दौरान अपनी 42 लाख की सुरक्षा हुंडियों को चुकाने के अतिरिक्त कमिश्नरों ने अपने संचित कोष में 44 लाख रुपयों की अतिरिक्त राशि और जोड़ी।19

अध्याय 10
युद्धोत्तर कालीन विकास

युद्ध का अंत एक युग का अंत था। 1914-18 के इस महायुद्ध ने शक्ति के पुराने केन्द्रों को ध्वस्त किया। हाँलाकि भारत में या इसके आस-पास युद्ध नहीं हुआ, किन्तु भारत इससे गहरे तक प्रभावित हुआ। 1921 ई. के भारत ने अपनी 1914 की अवस्थिति से लंबी छलांग लगाई। यह नया भारत एकदम नई पहचान लेकर उभरा था। उसकी वैचारिकता में महत्त्वपूर्ण परिवर्तन हुए। चारों ओर परिवर्तन की तीव्र आकांक्षा परिलक्षित होने लगी। गाँधी जी के नेतृत्व में असहयोग आन्दोलन ने हमारे राष्ट्रीय संग्राम में सर्वथा नवीन एवं भिन्न अध्याय जोड़ा। राजनैतिक गतिविधियों की तीव्रता बढ़ने लगी। पूरे भारत का ब्रिटिश प्रभामंडल से मोहभंग हो गया था। लोग युद्ध के दौरान की तंगियों, नियंत्रणों और बढ़ती मँहगाई से परेशान थे। साथ ही वे रूसी क्रान्ति से भी प्रभावित थे। अमेरिका के प्रभाव से जनतांत्रिक अधिकारों और स्वायत्तता की माँग करने लगे थे। भारतीय अपनी इन आकांक्षाओं की पूर्त्ति के लिये व्याकुल और अतिसंवेदनशील हो उठे थे।1

युद्ध ने भारत में औद्योगिकीकरण की गति को तीव्र किया। भारत में पहली बार यहाँ के पूँजीपतियों की सरकार पर दबाव बनाने की हैसियत बनी। इसके अतिरिक्त युद्धकालीन आपात् स्थितियों ने ब्रिटिश सरकार को तत्कालीन भारतीय उद्योग की सहायता के लिये बाध्य कर दिया था। 1917 में भारतीय उद्योग आयोग गठित किया गया जिसने सुनियोजित विकास के आरम्भिक चरण की सिफ़ारिश की। भारतीय अर्थनीति की स्वायत्तता के विचार के विकास में यह सबसे महत्त्वपूर्ण कारक प्रमाणित हुआ। इस विकास का सम्पूर्ण प्रभाव और बढ़ी हुई आर्थिक गतिविधियों की धमक युद्ध के बाद तक महसूस नहीं की गई थी।2

कलकत्ता बंदरगाह का प्रशासन युद्धोपरान्त की वैश्विक स्थिति और भारत में बह रही इस नई बयार के प्रति पूर्णतः सजग था। उन्हें स्वयं को नई परिस्थिति के अनुकूल ढालने में अधिक समय नहीं लगा। उन्होंने अपनी अब तक चली आ रही नीतियों को

जो नई प्रवृत्ति से बहुत भिन्न थी, बदलने में बहुत देर नहीं लगाई। इस अध्याय में प्रशासन द्वारा युग की बदलती हुई नब्ज़ को पहचान कर समयानुकूल नीति और गतिविधि निर्धारण का संक्षिप्त वर्णन किया गया है।

व्यापार में सुधार

शान्ति की बहाली के साथ व्यापारिक आत्मविश्वास भी लौटा। हाँलाकि युद्ध समाप्ति के तुरन्त बाद ही कलकत्ता बंदरगाह की स्थिति में संतोषजनक सुधार नहीं आया फिर भी व्यापार के अपने पुराने रंग में लौटने के संकेत मिलने लगे थे। अब तक विभिन्न आयात और कोयला निर्यात में लगातार गिरावट आ रही थी, किन्तु कमिश्नरों के लिये कुछ मुख्य खाद्यान्न फसलों के टनेज में हुई वृद्धि तथा जहाज़ों का आवागमन उत्साहवर्द्धक था। अब तक घाटे में चल रहे व्यापार का भारत के पक्ष में जाना कलकत्ते के व्यापार के सम्बन्ध में सबसे आशाजनक रहा। यूरोप की अस्थिर राजनीति व्यापार विस्तार में मुख्य बाधा प्रमाणित हो रही थी। इससे आपसी व्यापार की कोई निश्चित नीति नहीं बन पा रही थी। इससे भारत के निर्यात व्यापार पर ही नहीं यूरोप की अपनी क्रयशक्ति पर बड़ा गंभीर प्रभाव पड़ा।3

व्यापारिक स्थितियों के सुधार की गति अत्यन्त धीमी थी, किन्तु व्यापार की प्रगति में कोई संदेह नहीं था। 1924-25 ई. में यह आधिकारिक रूप से दर्ज किया गया कि बंदरगाह युद्ध से पहले की अपनी पुरानी स्थिति की ओर लौट रहा है तथा उसके सामान्य निर्यात में बढ़ोत्तरी हुई है।4

1926-27 ई. में बंदरगाह से समुद्र पार जाने वाले जहाजों की संख्या में आकर्षक वृद्धि 7 शिलिंग और 8 शिलिंग रही जो 1912-13 ई. के अपवाद को छोड़ कर बंदरगाह के इतिहास की सबसे बड़ी वृद्धि थी। कलकत्ता आने वाले जहाजों के आकार में भी वृद्धि हुई। युद्ध से पहले ही इन जहाजों की कुल टनेज लगभग 4,000 टन से 5,500 टन तक की होती थी। आयात और निर्यात दोनों में ही लगातार प्रगति दर्ज की गई।5 1927-28 में कलकत्ते के व्यापार ने नई ऊँचाइयों को छुआ। यह 1926-27 ई. के कुल आयात निर्यात 9,220,207 टन से बढ़ कर 10,439,012 टन तक पहुँचा। बाद के वर्षों में नए कीर्तिमान स्थापित हुए। 1929-30 का वर्ष लगातार ऐसा तीसरा वर्ष था जिसमें कमिश्नरों ने बंदरगाह से सर्वाधिक व्यापार किया। यह व्यापार युद्ध छिड़ने के पहले के व्यापार से भी अधिक था। यही नहीं यह पिछले दो वर्षों से भी बढ़ कर था।7 व्यापार की इस उन्नति का श्रेय कमिश्नरों को जाता है। कमिश्नरों ने बंदरगाह के विकास की और संभावनाओं पर भी विचार किया। व्यापार की निरन्तर प्रगति को देखते हुए उनकी यह योजना उचित ही थी। किन्तु भविष्य की इन योजनाओं पर 1929 ई. की विश्व मंदी ने कुठाराघात किया। कलकत्ता बंदरगाह ने भी 1930-31 ई. में इस महामंदी की आँच महसूस की।

पुनर्निमाण कार्य

पत्तन कमिश्नरों द्वारा गृहीत विकास एवं विस्तार कार्यों पर युद्ध का प्रभाव अवश्यम्भावी था। शान्ति हो जाने पर कमिश्नरों ने दुगुने जोश से अपना कार्य आरंभ किया। उन्होंने अपनी योजनाओं के लिये स्थान और सामग्री जुटाई। युद्ध होने के बाद से पहली बार कमिश्नर उपलब्ध जहाजों और चल स्टॉक से उस कमी की भरपाई को पूरा करने में सक्षम हो सके जो युद्ध के

दौरान सरकार को जहाज़ इत्यादि देने और उनके जहाजों के नुकासान से उत्पन्न हुई थी। साथ ही न्यास को सरकार के प्रतिबंध को भी सहना पड़ा था। यद्यपि न्यास को युद्ध के दौरान सरकार द्वारा लिये गए सामानों और स्थानों की क्षतिपूर्ति मिली थी, किन्तु इससे उनके उस अभूतपूर्व अपेक्षित नुकसान की भरपाई नहीं हो सकी थी। युद्ध के पहले और बाद के बाज़ार मूल्यों में जमीन-आसमान का अंतर था। युद्ध के पहले की अपनी योजनाओं के लिये कमिश्नरों को युद्ध के बाद हुई बेतहाशा मूल्य वृद्धि के कारण 50 शिलिंग से 75 शिलिंग तक अधिक मूल्य चुकाना पड़ा। इन परिस्थितियों में 1919-20 ई. में किसी कार्य का न होना ही स्वाभाविक था। समुद्र पार व्यापार और विस्तार कार्य से जुड़ी पत्तन न्यास जैसी बड़ी संस्था का अगला वर्ष (1920-21 ई.) बहुत सक्रिय रहा। जबकि आर्थिक क्षेत्र में अस्थिरता और औद्योगिक उद्वेग अभी भी बने हुए थे। कमिश्नरों ने गार्डेन रीच की चार सामान्य लंगरगाहों से प्रभाव ढंग से कार्यारम्भ किया। अपनी विकास योजना के सबसे महत्त्वपूर्ण अंश किंग जॉर्ज गोदी का कार्यारम्भ करने में वे सफल रहे।8 किंग जॉर्ज गोदी जैसी महत्त्वपूर्ण योजना के निर्माण और कार्य करने की विकास कथा पर विस्तार से चर्चा आवश्यक है जो अगले अध्याय में की जायेगी।

1921-22 ई. में गार्डेन रीच की नई सामान्य उत्पादन लंगरगाहों एवं छाजनों के निर्माण कार्य में अच्छी प्रगति हुई और घाट संख्या 3 के अन्य उपकरण सुधार के साथ उसका पुनर्निर्माण किया गया। कमिश्नरों की नौवहन क्षमता को गंगा ड्रेजर के जुड़ने से नया आयाम मिला। इसकी अतिरिक्त विशेषता थी कि यह 4,000 टन कचरा एक ही बार में उठा सकता था। न्यास के मुख्य कार्यालय की सीढ़ियों के पास रखी इस मशीन के सुंदर मॉडल को अभी भी देखा जा सकता है। 1920 ई. में एक पुराने जहाज़ के स्थान पर समुद्री वाहक सर फ्रेडरिक डुमायन का अधिग्रहण किया गया। इस क्रम में हल्के जहाजों के निरीक्षण एवं उनकी आपूर्ति के लिये एक नया - जहाज़ स्लूप पैन्सी, पीपे और चिह्न, क्रेन युक्त एक नया और बड़ा जहाज़ और एक नया अग्नि शमक भी जोड़े गए। इसके अतिरिक्त इसमें इंजन, चल स्टॉक और क्रेन तथा कार्याशाला उपकरणों का जोड़ा जाना महत्त्वपूर्ण घटना थी।9 कमिश्नरों ने भविष्य में अधिक आवागमन की आशा में इन विकास कार्यों को हाथ में लिया था। विकास की प्रगति दर की स्थिरता ने उन्हें निराश नहीं किया। 1922-23 ई. में उनके लिये यह उत्साहजनक स्थिति थी कि इस वर्ष किसी भी लंगरगाह और छाजन में रिक्त स्थान नहीं था, बल्कि बहुत से स्टीमर प्रतीक्षारत थे। इससे प्रोत्साहित होकर कमिश्नरों ने अपने विकास कार्यों को विस्तार देने का निर्णय लिया। 29 दिसम्बर 1928 को किंग जॉर्ज गोदी के उद्घाटन ने कमिश्नरों की इस काल की विकास योजनाओं की सफलता दर्ज की।

1925-26 ई. में कमिश्नर बंदरगाह शुल्क बढ़ाने पर बाध्य हुए। किंग जॉर्ज गोदी के आरंभ होते ही उस पर खर्च हुई पूँजी कमिश्नरों की पूँजी कटौती में संतुलन नहीं कर सकती थी। अतः इस वार्षिक घाटे को दूर करने और संचित शुल्क कोष को बनाए रखने क लिए कमिश्नरों ने यह कदम उठाया। प्रति वर्ष 5 शिलिंग की वृद्धि पर्याप्त मानी गई। इसके बाद गोदी के कार्यारम्भ पर और शुल्क वृद्धि की आवश्यकता नहीं थी।10

इसके पश्चात् कमिश्नरों ने अपनी फेरी सेवा पर ध्यान दिया। हाल ही में आरंभ हुई मोटर बस सेवा के कारण फेरी सेवा से पर्याप्त आय नहीं हो रही थी। कमिश्नरों के पास इसे बंद कर देने के अतिरिक्त और कोई चारा नहीं था। इसे बंद किये जाने की प्रस्तावित सूचना लोगों की जानकारी के लिये सार्वजनिक रूप से प्रकाशित कर दी गई।11 इस सेवा के निरन्तर व्यवहर्त्ताओं द्वारा इसे चालू रखने का आग्रह किया गया। इस सम्बन्ध में कमिश्नरों को उनके निर्णय पर पुनर्विचार करने के लिये एक आवेदन दिया

गया। कलकत्ता के अरियाडाह के उपनगरीय क्षेत्र में 1 जुलाई 1927 को हुई जनसभा में उपरोक्त आशय का एक प्रस्ताव पारित हुआ। किन्तु कमिश्नर अपने निर्णय को बदलने की स्थिति में नहीं थे।12

कलकत्ता पत्तन न्यास के पचास वर्ष

1920 ई. में कलकत्ता पत्तन न्यास ने अपनी अर्द्ध शताब्दी पूरी की। उसकी विकास यात्रा के लिये 50 वर्ष उपयोगी और लगभग निष्कलंक रहे। न्यास की 50 वर्षों की यह अबाध सेवा इसकी गाथा को अंकित किये जाने योग्य थी। एस. सी. स्टुअर्ट विलियम्स ने इस कार्य का बीड़ा उठाया। उनकी पुस्तक *'द कैलकटा पोर्ट ट्रस्ट - ए ब्रीफ़ हिस्ट्री ऑव फिफ्टी यर्स वर्क"* (1920) कलकत्ता पत्तन न्यास - पचास वर्षों के कार्य का संक्षिप्त इतिहास में 1870 से 1920 ई. तक के पचास वर्षों में कलकत्ता पत्तन कमिश्नरों के कार्यों का अच्छा आकलन है। दुर्भाग्यवश कलकत्ता बंदरगाह का ऐसा कोई बृहत इतिहास उपलब्ध नहीं है जैसा लंदन बंदरगाह का दो भागों में उपलब्ध है। सर जोसेफ ब्रूडबैंक ने 1921 ई. में *"हिस्ट्री ऑव द पोर्ट ऑव लंदन"* शीर्षक से लंदन बंदरगाह का इतिहास लिखा। स्टुअर्ट-विलियम की पुस्तक बंदरगाह पर पत्तन न्यास के नियंत्रण और व्यवस्था का संक्षिप्त किन्तु प्रामाणिक और महत्त्वपूर्ण इतिहास है।13

सर चार्ल्स विलियम, जो न्यास के उप सभापति और बाद में सभापति बने, ने कलकत्ता बदंरगाह के सम्बन्ध में निरन्तर लिखा। उनके लेखों से इस बंदरगाह को अच्छा प्रचार मिला। स्वातंत्र्य पूर्व काल में सर चार्ल्स ने किसी भी दूसरे सभापति की तुलना में कलकत्ता बंदरगाह के सम्बन्ध में अपने दिये गए भाषणों और लिखे गए लेखों से भारत और इंग्लैंड की जनता के समक्ष कलकत्ता बंदरगाह की छवि निर्मित थी। उन्होंने बंदरगाह के कार्यकलापों के सम्बन्ध में लोगों को विश्वास में लेने का सदैव प्रयत्न किया। 27 जुलाई 1927 के *इंगलिशमैन* ने ग्रैन्ड होटल में रोटरी क्लब की बैठक में किंग जॉर्ज गोदी और कलकत्ता बंदरगाह के सम्बन्ध में सर चार्ल्स के भाषण को उद्धृत किया। अपनी इस वार्ता में उन्होंने अन्य मुद्दों के साथ-साथ हुगली की मृतप्रायः होने से अपनी असहमति जताई।14 8 जून 1928 ई. को सर चार्ल्स सी. मक्लियोड के सभापतित्व में लंदन की रॉयल सोसायटी और आर्टस की एक बैठक में उन्होंने बंदरगाह के युद्धोत्तर विकास और उसके उज्ज्वल भविष्य पर प्रकाश डाला। इन सबसे कमिश्नरों के जनसम्पर्क में सुधार हुआ तथा उनके द्वारा किये गए कार्यों को प्रशंसा मिली।

नये दायित्व

अपनी पचास वर्षों की यात्रा में पत्तन न्यास एक परिपक्व, सक्षम, सशक्त और सम्मानजनक संस्थान के रूप में उभरा। अतः इसे नए दायित्वों का सौंपा जाना आश्चर्यजनक नहीं है। जनवरी 1921 ई. में बंदरगाह के प्रवेशद्वारों के संरक्षक के रूप में न्यास के दायित्वों में महत्त्वपूर्ण परिवर्तन हुए। 1921 ई. में हुगली नदी और इसके मुख्य जलस्रोतों पर रिपोर्ट देने वाली समिति ने अन्य सुझावों के साथ कलकत्ता बंदरगाह की परिसीमा के उत्तर में कोन्नगर तक के विस्ताव का सुझाव दिया। इससे कमिश्नरों की फेरी सेवा में उठ खड़ी हुई कुछ प्रशासनिक कठिनाइयों को दूर करने में सहायता मिली। समिति ने नौवहन योग्य नदी और उत्तर में इसके प्रवेशद्वारों को बर्द्धमान के कालना तक विस्तारित करने का भी सुझाव दिया। इस कदम से यहाँ नदी के दोनों तटों

और पूरी नदी से दक्षिण में समुद्र तक बेहतर नियंत्रण की सुविधा होती।16 22 जनरवरी 1921 ई. में इन परिवर्तनों को विधिवत् लागू किया गया। कमिश्नरों ने इस व्यवस्था के लिये आवश्यक प्रबंधन को तुरन्त पारित किया। उन्होंने चार अतिरिक्त नदी सर्वेक्षकों और द्वितीय सहयोगी कंजरवेटर की नियुक्ति की। नदी के इस भाग के केन्द्र में एक नया सर्वेक्षण केन्द्र बनाया। कमिश्नरों को आशा थी कि पहले हो चुके और अब इन कार्यों से हुगली तथा इसके भिन्न जल स्रोतों की विभिन्न अवस्थाओं का एक खाका तैयार किया जा सकेगा जिससे सम्पूर्ण और अधिक प्रभावशाली नियन्त्रण की ओर बढ़ा जा सकेगा।18

नियन्त्रण में परिवर्तन

20 अगस्त 1917 ई. में भारत के राज्य सचिव ई. एस. मॉन्टेग्यू द्वारा इंग्लैंड के हाऊस ऑव कॉमन्स में दिया गया वक्तव्य सरकार की युद्धोत्तर सामान्य नीति से प्रभावित भारत में बंदरगाह प्रशासन के उच्च स्तर पर होने वाले परिवर्तन की ऐतिहासिक घोषणा है। अप्रैल 1918 ई. में मॉन्टेग्यू-चेम्सफ़ोर्ड रिपोर्ट प्रकाशित हुई। इसकी विशेषताओं में एक विशेषता राज्यों को दिये गए विशेष अधिकारों को वापस लेकर उन्हें पुनः केन्द्रीय सरकार को सौंप देना था, जिससे संघ शासन का मार्ग प्रशस्त हो सके। बंदरगाह के प्रशासन परिवर्तन को भी इसी संदर्भ में देखा जाना चाहिये। फरवरी 1912 ई. की कानूनी सूचना द्वारा कलकत्ता, बम्बई, कराची, एडेन, रंगून और मद्रास बंदरगाहों को गवर्नर-जनरल-इन काउन्सिल और भारतीय विधानपालिका के अधीनस्थ घोषित किया गया। अब ये सभी बंदरगाह घोषित रूप में बड़े बंदरगाह थे।19 भारत सरकार द्वारा बंगाल सरकार को लिखे गए एक पत्र में इस परिवर्तन का महत्त्व रेखांकित किया गया। इस घोषणा से बंदरगाह के प्रशासन में कोई बड़ी फेरबदल नहीं हुई, किन्तु कोष सम्बन्धी इसकी आय-व्यय को अब सीधे केन्द्र सरकार के बजट से जोड़ दिया गया। स्थानीय सरकार के पास पहले से चले आ रहे सभी वैधानिक अधिकार, जो स्थानीय कानून अथवा 1908 ई. के भारतीय बंदरगाह कानून के अन्तर्गत थे, पूर्ववत् बने रहे। बंदरगाह से सम्बन्धित विधायिका अधिकार प्रादेशिक सराकर के पास ही रहे। इसके साथ ही बंदरगाह के हित में भारत सरकार के चाहने पर उसे भी भारतीय विधायिका अथवा अन्य रूप में इसके अधिकार दिये गए। स्थानीय सरकार को यह आश्वासन दिया गया कि वह भारत सरकार को अपने विचारों से अवगत करवा सकती है तथा भारत सरकार द्वारा उस पर पूरी तरह विचार किया जायेगा।20 इस प्रकार कलकत्ता बंदरगाह के वैधानिक इतिहास में 1921 का वर्ष निर्णायक सिद्ध हुआ। पूरे देश में तीव्रता से सक्रिय संवैधानिक परिवर्तनों ने कलकत्ता बंदरगाह की स्थिति में परिवर्तन कर उसे नया आसन दिया।

न्यास के तात्कालिक कार्यों के अतिरिक्त कलकत्ता बंदरगाह के प्रबंधन के विषय में भी प्रश्न उठे। अन्य बड़े बंदरगाहों की तरह इसे भी सीधे भारत सरकार के हाथों में सौंप देने का उत्सुक प्रस्ताव रखा गया। कमिश्नरों ने कुछ आधारों पर अन्य बंदरगाहों से कलकत्ता बंदरगाह को विलग करते हुए इस अभिनव प्रस्ताव से असहमति व्यक्त की। नवम्बर 1924 में दिल्ली में हुए सम्मेलन में भारत सरकार और स्थानीय सरकार के प्रतिनिधियों ने इस प्रस्ताव को खारिज कर दिया।21 इस योजना पर अमल नहीं किय गया और अब इसका केवल ऐतिहासिक उल्लेख ही किया जा सकता है। यहाँ यह भी उल्लेखनीय है कि उस काल के विश्व के सभी बंदरगाहों के प्रशासन में कलकत्ता पत्तन न्यास का अपना विशेष स्थान था तथा इसे भारत की अपनी तरह की संस्था के रूप में जाना जाता था।22

बंदरगाह आयोग के संविधान में परिवर्तन

1890 ई. के कानून द्वारा कमिश्नरों के अपने सुझाव पर कमिश्नरों की संख्या 13 से बढ़ा कर 15 कर दी गई। 1921-22 ई. में बढ़ते व्यापार के नए हितों के सम्पूर्ण प्रतिनिधित्व के लिये कमिश्नरों की संख्या वृद्धि का प्रस्ताव आया। हाँलाकि कमिश्नर भारतीय हित के प्रतिनिधित्व के तीव्र समर्थक थे, किन्तु उन्होंने फिर एक बार किसी सामुदायिक अथवा वर्गीय हितों के आधार पर प्रतिनिधि चुने जाने की व्यवस्था अपनाने का तीखा विरोध किया। पत्तन न्यास के गठन काल से ही उन्होंने इस नीति को मूल नीति के रूप में स्वीकार किया था। अतः जब भी उन्होंने इसके उल्लंघन के संकेत देखे, इसका तुरंत विरोध किया। इस बार भी उन्होंने एक सीमा के बाद कमिश्नरों की संख्या बढ़ाये जाने का विरोध किया।23 1926 के एक्ट VI के अन्तर्गत कलकत्ता बंदरगाह बिल के पास होते समय कमिश्नरों की संख्या 19 निर्धारित की गई थी। सरकार कमिश्नरों की सिफारिश पर इस संख्या से सहमत हो गई, किन्तु इसके वितरण का अधिकार अपने हाथों में रखा। सरकार ने "इंडियन चेम्बर ऑव कॉमर्स" से बोर्ड में चार पद रखे। ये चार सदस्य भारतीय व्यवसायिक समुदाय के हितों के प्रतिनिधित्व के लिये थे। सदस्यों के बीच 'नामांकित' और 'चयनित' का पुराना भेद समाप्त कर 19 कमिश्नरों में से 7 को 'पदेन' 12 को 'चयनित' सदस्य कर दिया गया।

प्रत्येक दो वर्ष पर बदल जाने वाले कमिश्नरों के कार्यवाही विवरण में किसी कमिश्नर द्वारा दी गई सेवाओं का वैयक्तिक विवरण बहुत कम मिलता है। केवल अत्यन्त प्रतिभाशाली सदस्यों की सेवा को ही आयोग ने विशेष अवसरों पर सराहा। ऐसे अवसरों की दुर्लभता स्वाभाविक ही है। बैठक संख्या 1959 में सभापति द्वारा बीस वर्षों से ज़्यादा समय तक पत्तन कमिश्नर राजा ऋषिकेश लॉ का विशेष उल्लेख किया गया। सभापति ने बताया कि लॉ परिवार के सदस्य पिछले 55 वर्षों से कमिश्नर बनते रहे हैं। उन्होंने इस बात पर प्रसन्नता व्यक्त की कि अभी भी यह पुराना सम्पर्क टूटा नहीं है क्योंकि राजा ऋषिकेश की सेवा-निवृत्ति के पहले ही कलकत्ता निगम ने कमिश्नर के रूप में उनके पुत्र का चुनाव कर लिया है।24

भारतीय दृष्टिकोण का स्वाग्रह

युद्ध के बाद होने वाली कमिश्नरों की बैठकों की एक रोचक विशेषता यह रही कि भारतीय व्यापारिक समुदाय के प्रतिनिधियों में अपने हितों के लिये बलपूर्वक अपनी बात कहने की प्रवृत्ति बढ़ी। यह निश्चय ही वक्त का बदलता हुआ मिज़ाज था। जिन नीतियों और प्रस्तावों से भारतीय सदस्य असहमत थे उस पर उन्होंने कई बार टोका-टोकी की। ये टिप्पणियाँ थोड़ी उग्रता लिये हुए ही होती थीं। इस संदर्भ में बेंगॉल नेशनल चेम्बर ऑव कॉमर्स के डब्ल्यू. सी. बनर्जी का विशेष उल्लेख किया जाना चाहिये।25 पत्तन न्यास के उन दिनों में उन्हे लगभग 'खतरनाक आदमी' की संज्ञा दी जा सकती है। बनर्जी जब तक न्यास बोर्ड के सदस्य रहे तब तक उनके विचारों में भारतीय हित विरोधी कदमों की अनथक आलोचना करते रहे। यदि कोई कमिश्नरों की बैठक

की कार्यवाही विवरणिका सरसरी तौर पर भी देखे तो बनर्जी द्वारा दर्ज करवाई गई असहमति की संख्याओं पर उसका ध्यान अवश्य जायेगा।

बंदरगाह आयोग के संविधान परिवर्तन का प्रभाव सभापति की नियुक्ति पर भी पड़ा। अब तक राजस्व बोर्ड के वरिष्ठ सदस्य के पत्तन न्यास के सभापति बनने की परम्परा टूट गई। 1920 ई. के बंगाल अधिनियम VIII द्वारा 1921 ई. में पहली बार एक पूर्णकालिक सभापति नियुक्त किया गया। नई व्यवस्था में सबसे पहले इस पद पर सी.डी.एम. हिंडले आसीन हुए। उपरोक्त कानून द्वारा उप सभापति (Vice-Chairman) का पद समाप्त कर उपाध्यक्ष (Deputy Chairman) का नया पद बनाया गया। उप सभापति की नियुक्ति कमिश्नरों की विशेष बैठक में केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन पर होती थी। यह पद्धति सभापति की नियुक्ति पद्धति से भिन्न थी।26

प्रशासनिक पुनर्गठन

न्यास के आन्तरिक प्रशासन और विभागीय कार्यों में एक नए युग का आविर्भाव हुआ। 1922-23 ई. में सभापति हिंडले के सुझाव पर अब तक चली आ रही समिति कार्य सम्बन्धी पद्धति में कुछ हेर-फेर की गई। छः अलग समितियों के स्थान पर दो मुख्य समितियाँ (वर्क्स एंड मरीन कमिटि तथा फाइनेंस, इस्टैब्लिशमेंट एंड ट्रैफिक कमिटि) बनाई गईं। सभापति और उपसभापति को मिलाकर प्रत्येक समिति में आयोग का अर्द्धांश था। ये समितियाँ एक सप्ताह छोड़ कर बैठक करती थीं। कमिश्नरों द्वारा बैठक के अगले सप्ताह उनके कार्य की विवेचना की जाती थी। इस नई व्यवस्था ने समिति कार्य विवरणिका को व्यवस्थित किया। इस समिति की अभंग सफलता का रहस्य संभवतः इसका बड़ा आकार था। इसमें किसी प्रस्ताव के पारित होने का अर्थ, जिसमें सभापति और उपसभापति का भी मत शामिल था, उसका सर्व बैठक में भी बहुमत से पारित होना था।27

1922-23 ई. में उच्च अभियंता क्षमता की अधिक प्रभावशाली भूमिका के लिये अभियंता विभाग (Engineering Department) में भी कुछ पुनर्गठन किये गए। आवागमन विभाग (Traffic Department) में दो नई परामर्शदात्री समितियाँ बनाई गईं। इन्हें ट्रैफिक मैनेजर को सहयोग प्रदान करना था। इसमें कैलकटा लाइनर्स कॉन्फरेन्स और कैलकटा इम्पोर्ट ट्रेडर्स एसोसियेशन के दो-दो प्रतिनिधि थे।

भारतीयकरण

युद्ध के वर्षों में बहुत से व्यापारिक और आद्योगिक संस्थानों में भारतीयकरण की माँग की प्रमुख प्रवृत्ति देखी गई। कलकत्ते की सबसे बड़ी मालिक (Biggest Employer) संस्था के संचालक के रूप में स्वाभाविकतः कमिश्नरों को भी इस प्रश्न से जूझना पड़ा। इस सम्बन्ध में कमिश्नरों को बंगाल सरकार का पत्र, क्रमांक 1288 दिनांक 6 मार्च 1922 प्रेषित हुआ। बंगाल सरकार को यह पत्र भारत सरकार के वाणिज्य विभाग ने पत्तन न्यास सेवा में उच्च पदों पर भारतीयों की संख्या बढ़ाने के सम्बन्ध में लिखा था।29 कुल मिलाकर इस मुद्दे पर कमिश्नरों का रवैया सहानुभूति पूर्ण था किन्तु उन्होंने यह स्पष्ट किया कि इस पद्धति

का तुरन्त अनुसरण नहीं किया जा सकता क्योंकि पत्तन न्यास के बहुत से उच्च पदों के लिये जिस विशेष तकनीकी ज्ञान और अनुभव की अवश्यकता है, जिस प्रकार की उच्च विशेषज्ञता की आवश्यकता है वह भारतीय प्रत्याशियों में नहीं है।30 उनके विचार से इस नीति पर अमल करने का सबसे व्यावहारिक तरीका उचित योग्यता (डिग्री) धारी प्रतिभाशाली युवाओं को दाखिल कर उन्हें प्रशिक्षित किया जाना है। इन युवाओं को उच्च पदों के लिये परिवीक्षाधीन अवस्था में रखा जाये।31 कमिश्नरों ने अपनी नीति पर तुरन्त अमल करते हुए दो भारतीय ग्रेजुएट युवाओं - श्री जे. एम. मजूमदार और श्री के. मित्र को परिवीक्षाधीन सहायक आवागमन अधीक्षक पद पर नियुक्त किया। ये दोनों युवा पत्तन न्यास में अधिकारी श्रेणी में नौकरी पाने वाले पहले भारतीय थे। इनकी सेवा 1929 ई. में स्थायी कर दी गई।32 श्री कुमार मित्र, इन दो युवाओं में से एक 1922 ई. की नयी योजना के अन्तर्गत 1959 ई. में पत्तन न्यास के सभापति बने।

कर्मचारी कल्याण

इसी दौरान कमिश्नरों ने अपने कर्मचारियों के कल्याण के लिये कई कदम उठाए। युद्ध और उसके बाद मँहगाई बढ़ गई थी। अतः कर्मचारियों में उच्च वेतनमान की माँग उठनी स्वाभाविक थी। कमिश्नरों ने बड़ी उदारता से उनकी माँगों को मानते हुए नया वेतनमान लागू किया। विशेषकर निम्न श्रेणी के लिपिकों एवं बाहर काम करने वाले कर्मचारियों की वेतन वृद्धि की स्पष्ट छवि स्थापना विभाग (Establishment Department) के खर्च से उभरती है। 1919-20 में यह खर्च 39.21 लाख रुपयों का था जबकि अगले वर्ष 1920-21 में इसने 55.43 लाख रुपयों पर छलांग लगाई। यह 41 शिलिंग की वृद्धि थी।33

इस दिशा में उठाया गया दूसरा महत्त्वपूर्ण कदम कर्मचारियों के लिये अंशदायी भविष्य निधि कोष का आरंभ था। इसे 1924 में आरंभ किया गया। 1924 के अप्रैल महीने के बाद सेवा में आने वाले सभी कर्मचारियों के लिये इसकी सदस्यता अनिवार्य कर दी गई। सेवानिवृत्ति के पश्चात् पेंशनभोगी व्यक्तियों को छूट दी गई कि वे चाहे तो वही व्यवस्था रहने दें अथवा इसे परिकलित राशि में परिवर्तित कर लें।34

1929-30 ई. में यह निर्णय लिया गया कि जिस पारिश्रमिक पर कोई अधिकार नहीं जताया गया है उसे कर्मचारियों के लाभ के उपयोग में लाया जायेंगा। तीन भवनों के अधिग्रहण में इस कोष का पहले पहल प्रयोग किया गया। इन्हें संस्थान के रूप में प्रयोग में लाया गया। इनमें से दो भवन गोदी पर और तीसरा भवन घाट पर था। अगले वर्ष यहाँ की सदस्यता 1,140 हो गई। ये संस्थान सदस्यों के मनोरंजन और सांस्कृतिक गतिविधियों के केन्द्र बने तथा अत्यन्त लोकप्रिय हुए।35

वीरता का सम्मान

सामान्यतः कमिश्नरों के पास उत्सव आदि के लिये थोड़ा-सा भी अतिरिक्त समय नहीं था फिर भी अपने छोटे से छोटे कर्मचारी के विरल गुणों का सम्मान करने में उन्होंने कभी देर नहीं की। नवम्बर 1922 ई. की एक घटना से यह बात स्थापित होती है। 8 नवम्बर को जब काशीपुर पीपापुल से कमिश्नरों का फेरी स्टीमर नलिनी रवाना होने वाला था कि इसके लश्कर में से एक दूल्हा मियाँ ने पानी में एक हिन्दू औरत को डूबते देखा। वह जीवन से संघर्ष कर रही थी। दूल्हा मियाँ ने उसे बचाने के लिये

पानी में तुरन्त छलाँग लगा दी। अपने प्राणों की बाजी लगाकर उन्होंने उस औरत को किनारे पहुँचाया। उनकी इस वीरता का सम्मान करते हुए बंगाल सरकार ने उन्हें रजत पदक दिया साथ ही यह आग्रह किया कि यह उन्हें कमिश्नरों के हाथों से औपचारिक अवसर पर प्रदान किया जाये। कमिश्नरों की बैठक संख्या 1882 में राजा ऋषिकेश लॉ ने सभी की ओर से दूल्हा मियाँ को उनकी वीरता के लिये उन्हें यह पदक प्रदान किया ओर उनके सम्मान में बंगला भाषा में एक प्रशस्ति पत्र पढ़ा।36

पदक समारोहों में कभी-कभी स्वयं कमिश्नरों को भी पदक दिये जाते थे। 1924 ई. में कलकत्ता बंदरगाह अधिकारियों ने लंदन में होने वाले "ब्रिटिश अम्पायर ट्रेड एग्ज़ीबिशन" में भाग लेने का निर्णय लिया तथा वहाँ पर एक प्रदर्शनी लगाई। उन्हें अपने कार्यों के विज्ञापन का यह एक अच्छा अवसर प्रतीत हुआ। इस कार्य के लिये 20,000 रुपयों का व्यय अनुमानित किया गया। यह राशि पारित कर दी गई। 1926 ई. में कमिश्नरों को यह जानकर अत्यन्त प्रसन्नता हुई कि उन्हें प्रदर्शनी अधिकारियों द्वारा स्मरणोत्सव पदक के साथ सम्मान प्रमाणपत्र भी दिया गया है।37 1926 ई. के एक समारोह में कमिश्नरों ने स्वयं को यह पदक प्रदान किया।

कमिश्नर एवं नवीन विधि निर्माण

बीसवीं शताब्दी के प्रथम दो दशक वैधानिक रूप से अत्यन्त सक्रिय थे। कई सुधारों को ध्यान में रख कर विधान परिषद में बिल प्रस्तुत किये गए। इन मामलों के साथ बहुत से विशेष आयोगों की वे सिफारिशें भी जुड़ी थीं जो प्रत्यक्षतः अथवा अप्रत्यक्षतः बंदरगाह के कार्यों से जुड़ी थीं और जिन्हें लागू करने के लिये कमिश्नर इस दौरान बराबर सोचते रहे थे। 1922 ई. में कमिश्नरों की विशेष समिति ने इंडियन फिस्कल कमीशन द्वारा वितरित एक प्रश्नावली का उत्तर दिया। यह आयोग 1921 ई. में सीमा शुल्क के परीक्षण और साम्राज्यशाही प्राथमिकता के प्रश्न पर बना था। अपने उत्तर में कमिश्नरों ने मुक्त व्यापार की नीति का समर्थन किया। उनका मानना था कि संरक्षित व्यापार की तुलना में मुक्त व्यापार से कई प्रकार के विकास और लाभ की संभावना है। बंदरगाह का अधिकतम विकास मुक्त व्यापार से ही हो सकता है।

उन्हें शुल्क उगाहने के लिये चुंगीकर लागने में कोई आपत्ति नहीं थी। साम्राज्यशाही प्राथमिकता के प्रश्न पर उनका रवैया कुछ भ्रमपूर्ण था।38

1928-29 ई. में कमिश्नरों को कई विधानों पर उनके विचार प्रगट करने के लिये बुलाया गया। पहला बिल एन. एम. जोशी का जिसमें भारतीय दंड संहिता में संशोंधन का प्रश्न उठाया गया था। इस बिल का प्रस्ताव था कि दो और दो से अधिक आपस में तय करके अथवा एक दूसरे के प्रोत्साहन से किसी व्यापारिक विवाद अथवा स्थान को अपराध न माना जाये अगर यह एक व्यक्ति का कृत्य है। कमिश्नरों ने सरकार को दिये उत्तर में इस आधार पर अपना विरोध जताया कि सभी सम्बन्धित प्रश्नों के हित में ट्रेड यूनियन के पंजीकरण को प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। इस पंजीकरण के वर्तमान लाभ की दिशा में किसी भी प्रकार के नकारात्मक प्रयास को निरस्त्र किया जाना चाहिये। कमिश्नरों ने ट्रेड यूनियनों के पंजीकरण के महत्त्व को रेखांकित किया। कमिश्नरों ने हाजी बिल पर भी विचार किया जिसमें भारतीय तट को भारतीय जहाजों के लिये सुरक्षित करने को कहा गया था। कमिश्नरों ने बहुमत से इस बिल को अव्यावहारिक और अपरिपक्व बताया। उन्होंने कहा कि ऐसा किये जाने पर बंदरगाह

के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। कमिश्नरों ने सरकार की ओर से लदाई-ढुलाई के कार्यों में संलग्न मज़दूरों के संदर्भ में विचार करते हुए कहा कि वे वर्तमान अवस्था को संतोषजनक नहीं मानते। वे इस बात पर सहमत थे कि प्लान्ट और गियर के परीक्षण और चालन के लिये योग्य व्यक्तियों द्वारा सर्वेक्षण को अनिवार्य नियम के अन्तर्गत रखा जाये। उन्होंने श्रमिकों के क्षतिपूर्ति एक्ट (Workmen's Compensation Act) के संशोधन पर भी विचार किया। इस सम्बन्ध में उन्होंने भारत सरकार के प्रस्तावों को स्वीकारा। उन्होंने सिद्धान्ततः प्रस्तावित "व्यापारिक विवाद बिल" (Trades Disputes Bill) का भी विरोध नहीं किया।39

श्रमिक

युद्ध के बाद श्रमिकों का असंतुष्टि और उनकी हड़तालें बढ़ीं। कलकत्ते के सबसे बड़े मज़दूर मालिक होने के कारण उनका इससे प्रभावित होना स्वाभाविक था। विभिन्न विभागों में अक्सर काम बंद हो जोने से गोदी और घाटों पर जहाजों की मालढुलाई में बहुत देर होने लगी। कलकत्ता बंदरगाह के लिये ये हड़तालें नई नहीं थी पर वे हड़तालें युद्धकालीन थी जो किसी बड़ी समस्या का एक अंश थी। 1929 ई. के रॉयल आयोग कमीशन गठन ने मज़दूरों की इस समस्या की गंभीरता को रेखांकित किया। 1929-30 ई. में आयोग कलकत्ता आया। सर चार्ल्स स्टुअर्ट विलियम्स ने कमिश्नरों की ओर से साक्ष्य प्रस्तुत किये। आयोग के कुछ सदस्यों ने गोदी का दौरा कर बंदरगाह के श्रमिकों के रहने और कार्य करने की परिस्थितियों का निरीक्षण किया।41

कुल मिलाकर इस काल में कमिश्नरों के कार्यकलाप और कार्य प्रणाली उतने ही सहज और संतोषजनक थे जितने किसी अस्थिर शान्ति काल में हो सकते हैं। युद्धोत्तर समस्याओं को प्रभावशाली ढंग से सुलझा लिया गया था। कमिश्नर किंग जॉर्ज गादी के एक भाग के निर्माण के रूप में रचनात्मक, सकारात्मक और आशावादी दिशा की ओर सक्रिय थे। उनकी सक्रियता पहले से अधिक बहुमुखी थी। वे अधिक रचनात्मक उद्योगों की ओर उन्मुख थे। दुर्भाग्यवश इन आशाओं की पूर्ति में महामंदी ने व्याघात डाला।

अध्याय 11

किंग जॉर्ज-गोदी

प्रथम विश्वयुद्ध के ठीक पूर्व कलकत्ता बंदरगाह का व्यापार तेजी पर था। जहाँ तक कलकत्ता बंदरगाह की बात थी, उल्लेखनीय है कि उस दौरान उपलब्ध सुविधा की तुलना में व्यापार का विकास क्षमता से अधिक तेजी से हो रहा था। बंदरगाह में आने वाला तथा कमिश्नरों द्वारा संचालित टनेज 5 मिलियन टन से बढ़कर 6 मिलियन टन हो गया तथा न्यास की आय व व्यय में सानुपातिक वृद्धि हुई। वर्ष 1913-14 की सर्दियों के दौरान जाँच समिति ने कमिश्नरों के उस निजी निर्णय पर सहमति जतायी कि यही वह सटीक समय है जब गार्डेनरीच में प्रस्तावित विस्तारों का प्रारंभ किया जाए। जांच समीति ने कलकत्ता जेटियों के सुदूर दक्षिण तक के विस्तार के प्रस्ताव पर विचार कर इसे अस्वीकार कर दिया। स्पष्टतया इस प्रक्रिया की अपनी सीमाएँ थीं, तथा ये नगर के सर्वोत्तम दर्शनीय एवं आकर्षक हिस्से को बाज़ार में तब्दील कर उसे विनष्ट कर सकती थी। प्राचीन गोदी प्रणाली के अंतर्देशीय विस्तार के प्रस्ताव को भी इस आधार पर अस्वीकार कर दिया गया क्योंकि वह गोदी प्रणाली एक प्रवेश बंध (लॉक-एन्ट्रेन्स) पर निर्भर थी और वह प्रवेश बंध बंदरगाह में आने वाले बड़े जहाजों के लिए पहले ही छोटा था। समिति ने गंभीर विचार विमर्श के पश्चात उस विकास योजना की स्वीकृति देने की सिफ़ारिश की जिसे कमिश्नरों ने अपने मुख्य अभियंता, फ्रेडरिक पामेर की योजना एवं सुझावों के अनुरूप पहले ही तैयार कर रखा था—वह योजना थी गार्डेनरीच पर एक संपूर्ण नई गोदी प्रणाली का निर्माण। किंतु इसके आरंभ करने के पूर्व नदी के किनारे पांच नदीतटीय बर्थों का निर्माण किया जाना था, जिसके पीछे नई गोदी प्रणाली तैयार होने वाली थी। इससे तात्कालिक रूप से गोदी की कमी पूरी की जा सकती थी। बर्थ योजना के कार्य शीघ्र शुरू कर दिए गए तथा नई गोदी योजना के निर्माण का कार्य हाथ में ले लिया गया।[1]

किंग जॉर्ज-गोदी

1914 में प्रथम विश्व युद्ध के आरंभ के पहले कलकत्ता बंदरगाह के अध्यक्ष ने स्थानीय सरकार से यह निवेदन किया कि नई गोदी प्रणाली का नामकरण ब्रिटेन के सम्राट किंग जॉर्ज पंचम के नाम पर 'किंग जॉर्ज गोदी' के रूप में किया जाए। उन दिनों किसी बंदरगाह जैसे संस्थान को विभूषित किया जाने वाला यह सर्वोच्च सम्मान था। गवर्नर जनरल की काउंसिल ने 13 अगस्त 1914 को भारत सरकार के राज्य सचिव (सेक्रेटरी ऑफ स्टेट) को इस संबंध में पत्र के माध्यम से सूचना दी। इस पत्र में यह लिखा गया:- "कलकत्ता बंदरगाह का सरकार के साथ गहरा संबंध है और इसमें कोई शक नहीं कि यह भारत के सबसे ज़िम्मेदार और महत्वपूर्ण कंपनियों में से एक है, जिसकी तुलना उद्योग एवं व्यापार संचालन के मामले में भारत के बाहर महान बंदरगाहों के साथ की जा सकती है। बंदरगाह की बढ़ती आवश्यकताओं को महसूस कर पोर्ट कमिश्नरों ने एक नई गोदी प्रणाली के निर्माण का निर्णय किया है। इस गोदी प्रणाली के आकार एवं उसकी महत्ता के बारे में कलकत्ता बंदरगाह के अध्यक्ष ने अपने पत्र में स्पष्ट

उल्लेख किए हैं। कंपनी की प्रतिष्ठा और नई गोदी प्रणाली की विशालता को ध्यान में रख कर हमारा यह विचार है कि कलकत्ता बंदरगाह नामकरण के संबंध में जिस गरिमा प्राप्ति की बात कर रहा है वह उचित ही है। किंग जॉर्ज पंचम के नाम पर नई गोदी प्रणाली के नामकरण के संबंध में बंगाल सरकार द्वारा की गई अनुशंसा का हम समर्थन करते हैं।"[2] वास्तव में, कलकत्ता बंदरगाह की यह बहुत बड़ी प्रशंसा थी।बहुत जल्द नई गोदी प्रणाली के इच्छित नामकरण के संबंध में राजकीय सहमति मिल गई। भारत सरकार के राज्य सचिव क्रिउ के. मारक्वेस ने वायसराय को यह सूचना दी कि पोर्ट कमिश्नर द्वारा निर्माण की जा रही नई गोदी प्रणाली के नामकरण पर महामहिम ने सहर्ष सहमति प्रदान की है एवं नई गोदी प्रणाली का नामकरण किंग जॉर्ज गोदी'[3] किया जा सकता है। उन दिनों ब्रिटिश साम्राज्य में 'डॉक एवं हार्बरों' का नामकरण तात्कालिक शासकों के ऊपर किए जाने का प्रचलन था। इसे कौशल एवं निपुणता का सर्वश्रेष्ठ प्रमाणपत्र माना जाता था। कलकत्ता में बनने वाली इस नई गोदी प्रणाली को दिया गया यह नाम वस्तुतः एक संस्था के रूप में कलकत्ता बंदरगाह द्वारा दी गई सेवाओं के सम्मान का सर्वोच्च प्रतीक था।

निर्माण कार्य

जाँच समिति ने 1913-14 के दौरान पोर्ट कमिश्नर की विकास नीति पर अपनी सहमति जतायी थी वह 1919 तक एक निश्चित रूप-रेखा प्राप्त कर चुकी थी। इस निर्माण कार्य में दो नदी तटीय बर्थ— एक प्राथमिक कोयला बर्थ तथा आयात-निर्यात के लिए एक उत्पाद बर्थ का निर्माण हो चुका था। इसके अलावा तीन और बर्थों पर भी कुछ काम हुए जिसमें से एक बर्थ कुछ दिनों से मालगोदाम के रूप में भी उपयोग में आ रही थी, लेकिन विश्वयुद्ध के शुरू हो जाने से लगभग 19 महीनों तक कार्य एकदम ठप्प हो गया, जिससे विकास कार्यक्रम पूर्णतया छिन्न-भिन्न हो गया। नई गोदी के निर्माण की दिशा में अभी तक कुछ खुदाई को छोड़कर, कार्य नहीं के बराबर हुआ था। इसके साथ-साथ अभी तक नई गोदी के निर्माण के संबंध में कोई योजना भी अपनाई नहीं गई थी एवं निर्माण कार्य किस प्रकार से हो इस पर भी कोई ठोस विचार नहीं किया गया था।

युद्ध के पश्चात् जब निर्माण कार्य शुरू किया गया तब नदी तटीय बर्थ पर पूरा ध्यान केन्द्रित कर दिया गया। चूँकि योजना के प्रारंभ से लेकर अभी तक के पोत यातायात की स्थिति में काफी परिवर्तन आ गया था अतः शेष तीन उत्पाद बर्थों की सम्पूर्ण रूपरेखा पर पुनर्विचार किया जाना आवश्यक हो गया ताकि वे बर्थ वर्तमान काल के उपयुक्त हो सकें। गंभीर विचार-विमर्श एवं समीक्षा के पश्चात संशोधित योजना स्वीकार कर ली गई।[4]

नई गोदी के निर्माण कार्य में तेज़ी लाना अत्यंत आवश्यक हो गया था; अन्यथा नदी तटीय अंतिम बर्थ के निर्माण एवं नई गोदी की प्रथम बर्थ के निर्माण का अंतराल बहुत ज्यादा हो जाता।[5] भूमि अधिग्रहण का कार्य 1910 से 1913 के बीच पूरा कर उसे उपयुक्त बना लिया गया जब सर फ्रेडरिक डुमायन पोर्ट के उपाध्यक्ष एवं फ्रेडरिक पामेर मुख्य अभियंता थे। युद्ध के दौरान किस तरह बड़ी-बड़ी क्रेनों के द्वारा निर्माण कार्य किया जाना है इस पर भी गहन विचार किया गया और कुछ प्रायोगिक कुओं की खुदाई भी कर ली गई, इससे भूमि की प्रकृति का अनुमान लग गया।सन् 1919-20 एवं 1920-21 के दौरान कुछ प्राथमिक कार्य किए गए। पोर्ट के कार्यपालकों ने लंदन के जे. ऐंगस की सहायता से विस्तृत योजना एवं प्राक्कलन तैयार कर लिए। निर्माण के इस प्रारंभिक दौर में पोर्ट कमिश्नरों ने योजना की महत्ता एवं उसकी विशालता को ध्यान में रखकर जे ऐंगस के अलावा कुछ और बाहरी परामर्शदाताओं से निर्माण की प्रक्रिया पर सलाह मशविरा करने का विचार किया एवं इसी कड़ी में इन्हें सर वोल्फ बैरी

एवं कर्मल कार्ड्राइट रीड की सेवा प्राप्त करने का अवसर भी मिला। रेलवे एवं सड़क की व्यवस्था, मालगोदाम एवं परिवहन छाजन की रूपरेखा एवं अवस्थान के बारे में साउथम्पटन के मिस्टर वेंटवर्थ शील्डस् की राय विशेष रूप से ली गई। इन विशेषज्ञों द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट पोर्ट कमिश्नरों के लिए अत्यंत मूल्यवान थी। जिसने नई गोदी प्रणाली के निर्माण की अंतिम रूप-रेखा में अहम् भूमिका निभायी[6] वस्तुतः नई गोदी प्रणाली का कार्य मार्च 1920 में प्रारंभ हुआ।

उद्घाटन समारोह

सन् 1921 के आरंभ तक नई गोदी के निर्माण कार्य में निर्माण सामग्री की प्राप्ति में कठिनाई के बाद भी काफी प्रगति हो चुकी थी। 2 फरवरी 1921 को पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नई गोदी के निर्माण कार्य में हुई प्रगति से खुश होकर महामहिम ड्यूक ऑफ कनॉट द्वारा एक कमेमोरेटिव पत्थर लगाया गया।[7] पोर्ट के अध्यक्ष, श्री डी. एच. लीज़ ने विकास की नयी योजना के उद्घाटन के लिए ज्यूक को अनेक धन्यवाद दिए। अपने स्वागत भाषण में उन्होंने कलकत्ता पत्तन के उद्भव से लेकर विगत 50 वर्षों तक की यात्रा को रेखांकित किया। उन्होंने पिछले उतार-चढाव की भी जानकारी दी। अध्यक्ष ने विशेष रूप से यह बताया कि नई विकास योजना के द्वारा वस्तुतः एक स्वतंत्र गोदी प्रणाली विकसित की जा रही है। उन्होंने बताया कि इन गोदियों की क्षमता बड़े-बड़े जहाज़ों को किस प्रकार से सुविधा प्रदान करेगी। इसके अंतर्गत जहाज़ से जल्द माल उतारने एवं लादने की सुविधा, माल-गोदाम की सुविधा, एवं रेलवे की सुविधा से संपन्न होगी जो अभी तक कोलकाता पोर्ट में उपलब्ध इन सारी सुविधाओं से बेहतर एवं उन्नत किस्म की होगी। उन्होंने आशा प्रगट की कि नई गोदी, अपने निर्माण कार्य पूर्ण हो जाने के बाद आगे आने वाले अनेक वर्षों तक बंगाल के व्यापार को सुविधा प्रदान करती रहेगी।[8] कमेमोरेटिव स्टोन (स्मृति पट्ट) प्रतिष्ठापित करने के बाद, जिसे किंग जॉर्ज गोदी में प्रवेश करते समय क्लॉक टॉवर में स्थापित किया जाना था, ड्यूक ने अपने भाषण में स्वागत भाषण का उपयुक्त जवाब दिया। उन्होंने अपने भाषण में कलकत्ता बंदरगाह की कई प्राकृतिक विसंगतियों एवं कठिनाइयों के बाद भी कलकत्ता बंदरगाह विश्व की दस अग्रणी बंदरगाहों में से एक है। उन्होंने कलकत्ता बंदरगाह के उच्च प्रशिक्षत कर्मचारियों की कार्य-कुशलता एवं दक्षता की सराहना की एवं इसके लिए कोलकाता पत्तन को बधाई भी दी। ड्यूक ने विशेष रूप से पूर्व एवं वर्तमान इंजीनियरों के प्रति सम्मान प्रगट करते हुए कहा कि उनका कार्य सचमुच बहुत सराहनीय है क्योंकि "यहाँ प्रकृति ने कम और मनुष्य ने ज्यादा कार्य किया है।" यद्यपि ड्यूक एक औपचातिक भाषण दे रहे थे, फिर भी, उसमें उन्होंने उल्लेखनीय तथ्य की ओर लोगों का ध्यान आकृष्ट किया। बदलते समय के साथ व्यक्ति एवं समाज को बदलना भी आवश्यक है, उन्होंने इस ओर संकेत किया। उनकी दृष्टि में, भारत को मात्र कृषि प्रधान देश के रूप में ही बने नहीं रहना है, वह औद्योगिक गतिविधि के युग में पहले ही प्रवेश कर चुका है। उन्होंने यह घोषणा की, कि भारत में हो रहे आर्थिक संक्रमण का असर कलकत्ता के व्यापार पर पड़ेगा और इस कारण पोर्ट कमिश्नर की औद्योगिक एवं वाणिज्यिक व्यवस्था में तदनुरूप बदलाव लाना ज़रूरी होगा। ड्यूक को इसमें कोई शक नहीं था कि जिस तरह से पोर्ट ट्रस्ट ने विगत दिनों की अन्य आवश्यकताओं एवं माँगों को पूरा किया है, उसी प्रकार आने वाली नई माँग एवं

जरूरतों को भी पूरा कर पाएगा। पोर्ट कमिश्नर द्वारा किए जा रहे विकास कार्य से ड्यूक प्रसन्न दिखे एवं उन्होंने विशेष रूप से अपनी इच्छा प्रकट की, कि इस क्लॉक टॉवर, जो कि कमेमोरेटिव स्टोन (स्मृति पट्ट) का एक हिस्सा था, का नामकरण उनके नाम पर ड्यूक ऑफ कनॉट क्लॉक टॉवर किया जाए।[10]

कार्य की प्रगति

किंग जॉर्ज गोदी जैसी योजना के तकनीकी विवरण के बारे में चर्चा करने का यह उपयुक्त स्थान नहीं है, किंतु यहाँ उसके उल्लेखनीय तथ्यों के बारे में नहीं बताते हुए भी रहा नहीं जा रहा है। इसकी मूल योजना के में गार्डेनरीच के पास नदीतटीय चार बर्थों एवं तीन बड़ी गोदियों संख्या 3,4 एवं 5 का निर्माण करना था जिससे कि खिदिरपुर के विद्यमान गोदी संख्या 1 व 2 से 10 फुट चौड़े चैनल के माध्यम से यह जुड़ सके। नदीतटीय 4 बर्थों का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा हो गया एवं अन्य जो विकास के कार्य थे वे भी संपन्न कर लिए गए।[11]

सन् 1926 में कलकत्ता पोर्ट के मुख्य अभियंता डब्ल्यू.सी.एश.ने योजना की एक नई रूपरेखा प्रस्तुत की और यह 1927 में अनुमोदित कर दी गई जिसे बाद में 'स्वीकृत योजना' के रूप में जाना गया।

इस योजना के प्रथम भाग का कार्य आरंभ किया गया जिसमें लॉक एंट्रेंस, दो सूखी गोदी तथा बर्थ नं. 1,2,3,4 एवं 'A' का निर्माण कार्य सन् 1929 तक पूरा हो गया। इस निर्माण कार्य ने यह सिद्ध कर दिया कि कलकत्ता पोर्ट बदलते समय के साथ अपनी कार्य पद्धति में बदलाव लाते हुए विकास की ओर अग्रसर हो सकता है।[12] नई गोदी, जो कि तत्कालीन भारत की सबसे अत्याधुनिक गोदी थी, के खुल जाने से कलकत्ता बंदरगाह में नई जान आ गई और निकट भविष्य में माल यातायात में होने वाली किसी भी तरह की वृद्धि को सँभालने के लिए बंदरगाह सक्षम हो गया।

नई गोदी जब पूर्णतया बनकर तैयार हो जाती तब गोदी का जल-क्षेत्र 190 एकड़ का हो जाता, की-वॉल (Quay-wall) की लंबाई लगभग 25,000 फीट तथा कुल बर्थों की संख्या 35 हो जाती। 35 में से 33 बर्थ आयात या निर्यात बर्थ के रूप में सक्षम होते तथा अन्य दो में से एक यात्री जहाज़ पड़ाव (विश्राम) के लिए और दूसरा भारी माल ढोने के लिए होता। आयात छाजन की क्षमता 9400 टन माल रखने की और इसके पीछे संलग्न छाजन तथा भंडारण स्थल में अतिरिक्त 4500 टन माल रखने की सुविधा होती। एक तल्ले वाले संलग्न छाजन में क्रेन की सुविधा होती। संलग्न छाजन के बाहर खुला स्थान छोड़ा जाना था जो कि भारी माल जैसे स्टील की रेल या बार (खंभे) रखने के लिए उपयुक्त होता। संपूर्ण इलाके में सँकरी लाइन ट्रॉली लाइन और प्रत्येक छाजन के लिए चार-चार सेमी पोर्टल भुजा वाले चलन्त क्रेन की सुविधा होनी थी। निर्यात छाजन की परिकल्पना दो मंज़िल की थी जिसका कुल फर्श क्षेत्र 1,48,000 वर्ग फीट और 12,000 टन माल रखने की क्षमता वाला होना था। दोनों प्रकार के शेड में बड़ी लाइन के रेलवे वैगनों हेतु साइडिंग एवं स्टेबलिंग लाइन की सुविधा भी होनी थी। निर्यात छाजनों की खूबी के अंतर्गत क्के पर्यन्त रेलवे लाइन बनाने की योजना थी जिससे माल की ढुलाई वैगन से सीधे स्टीमर में हो सके।[13] नई योजना का कार्यान्वयन सभी दृष्टियों से अत्यंत जटिल था। इसमें अति सूक्ष्म आयोजना एवं परिचालन के सभी क्षेत्रों के बीच सटीक समन्वयन तथा अचूक नियंत्रण की ज़रूरत थी क्योंकि इस निर्माण में करोंड़ों की संख्या में ईंट, हज़ारों टन स्टील एवं लोहा मीलों लंबी बिजली केबल का कार्य और पाइपिंग तथा सैंकड़ों अभियंता तथा कुशल व्यक्तियों की सेवा की जरूरत थी। प्रथम चरण में छः जल गोदी का एक साथ निर्माण करना था। इसमें दो प्रवेश द्वार का प्रावधान करना था ,एक नियमित लॉक एंट्रेंस की तरफ था जिसे

आपातकालीन प्रवेश के रूप में भी उपयोग किया जा सकता था। यह लॉक 90 फीट चौड़ा तथा 700 फीट लंबा था। इसके बगल की सूखी गोदी की लंबाई 1156 फीट और चौड़ाई 80 फीट थी। एक तैरते हुए कैसन के द्वारा दो भागों में बांटा गया था। एक भाग की लंबाई 554 फीट और दूसरी 569 फाट थी और उसे इस प्रकार से बनाया गया था कि जहाज़ किसी भी ओर से प्रवेश या निकल सकता था। प्रवेश बंध की दहलीज 24 फीट नीचे थी अर्थात् नहीं के आधार तल से 24 फीट नीचे। यह पानी की सबसे निचली सतह से भी 2.5 फीट नीचे था जिससे कि न्यून भाटा के समय दहलीज की गहराई $26^1/_2$ फीट एवं पूर्ण ज्वार के समय $46^1/_2$ फीट हो सके। सूखी गोदी का फर्श $2^1/_2$ तक बनाया गया था। जिसमें न्यून भाटा में गहराई 24 फीट तथा सामान्य अवस्था में $36^1/_2$ फीट एवं पूर्ण ज्वार में 44 फीट तक हो सके। जलगोदी की गहराई का रखरखाव 15 फीट तथा + 15 फीट तक करना था। निर्माण में जल स्तर का इस प्रकार रखा गया था कि पानी पंप का निकालने की जरूरत कम से कम हो तथा लॉक गेट के अलावा निर्णय लिया गया कि खिसकने वाला बॉक्स कैसन का प्रयोग किया जाए। जल गोदी के अंतर्गत 6 गोदियों का निर्माण करना था ,एक भारी लिफ्ट, यार्ड, तीन आयात तथा एक निर्यात में लगे समुद्री जहाजों के लिए एवं एक नदी स्टीमरों के लिए जिसके द्वारा माल चढ़ाया उतराया जाना था। [14]

अभी तक जो जानकारी उपलब्ध थी तथा तीन प्रायोगिक कुओं के निर्माण से मिली सूचना यही बता रही थी कि इस प्रकार के बड़े निर्माण तथा इतनी गहराई में कार्य करने के लिए अत्यधिक सावधानी बरतने की ज़रूरत थी। इन प्रयोगों की वज़ह से घाट की दीवार तथा लॉक एंट्रेंस की डिज़ाईन पर फैसला लिया गया- जिसे परामर्शी इंजीनियरों द्वारा भी स्वीकृति मिली कि उसे एक खंड में ही बनाया जाए अर्थात् कुओं की खुदाई स्वतंत्र हो। लॉक एंट्रेंस की दीवार में मुख्य खंड 40 फीट का था, लॉक एंट्रेंस की फर्श उसी प्रकार के एक संडिय 36 फीट के टुकड़े से तथा बीच-बीच के स्थानों में उससे छोटे टुकड़ों से बने थे। जल गोदी की दीवार 44 फीट के आकार के टुकड़ों से बने हैं। इस प्रकार के बड़े निर्माण एवं स्तर के लिए अलग तरह की बिल्डिंग सामग्री की ज़रूरत थी। कहां से यह सामग्री ली गई ? राजमिस्त्री के कार्य के लिए दसियों लाख ईंट की ज़रूरत पड़ी जिसे पोर्ट की ज़मीन पर ही सस्ते दाम में बनाया गया। दीवाल के ऊपरी भाग में लगी ईंट भारतीय थी। संभवतः यह पहला बड़ा कार्य था जिसमें स्थानीय ईंटों का इस्तेमाल हुआ था। गोदी के ऊपरी भाग में लगने वाला तथा कैंसन ग्रूव के लिए ग्रेनाइट बाहर से मंगाए गए, कुछ कॉर्नवेल से तथा कुछ स्वीडन से। निर्माण में लगा संपूर्ण सीमेण्ट भारत में ही बना हुआ था तथा उसका फल काफी उत्साहजनक था। [15]

गोदी में लगने वाली मशीनरी में डिब्बे के आकार के तीन कैसन तथा जहाज़ के आकार के दो कैसन बनाने थे। दूसरा उद्देश्य था किसी आकस्मिक स्थिति में न्यूनतम लागत पर उपलब्ध करवाना। इनमें से बक्सा कैसन को हाइड्रॉलिक उठाने वाले गियर के द्वारा खिसकाया जाना था जिसे गड्ढे में एक तरफ छिछले भाग में रखा था।जहाज़ कैसन का संचालन दो भाग में बँटी टंकी, जिसे बिजली से चलने वाले दो पंप की सहायता से खाली किया जा सकता था, द्वारा किया जाना था। [16]

यह अनुमान लगाया गया कि प्रत्येक वर्ष लगभग 60 मिलियन ईंट, 16,000 टन सीमेण्ट, 5000 टन चूना, 4 हजार टन स्टील, 1.5 मिलियन क्यूबिक फीट बालू एवं 9 लाख क्यूबिक फीट पत्थर और 13.75 मिलियन क्यूबिक फीट की खुदाई का कार्य करना पड़ेगा एवं इसके लिए लगभग 10 हजार मजदूरों की आवश्यकता थी। यह दिलचस्प तथ्य है कि सारा कार्य विभागीय जे. मैकग्लैशन, मुख्य ईंजीनियर एवं जी.जे. एलेन, उप मुख्य अभियंता, निर्माण की देखरेख में हुआ।[17] निर्माण काफी प्रगति पर था और समय से आगे चल रहा था। योजना का पहला चरण 1928-29 में पूरा होने को था। बारिश के दिनों में कार्य धीमा हो जाता

था। निर्माण के आखिरी दौर में कुछ अन्य आकस्मिक कठिनाइयों के कारण यह लगने लगा कि उद्घाटन समारोह 1929 के मार्च या अप्रैल तक टालना पड़ेगा। किंतु कार्य में निर्माण स्टाफ द्वारा तेजी लाई गई और लगने लगा कि कार्य समय पर पूरा कर लिया जाएगा। इसी बीच यह भी तय कर लिया गया कि इस गोदी का उद्घाटन वायसराय लॉर्ड इरविन द्वारा 29 दिसंबर, 1928 को किया जाएगा।[18]

गोदी का उद्घाटन

-

गोदी का उद्घाटन औपचारिक रूप से भव्य समारोह में वायसराय लॉर्ड इरविन द्वारा किया गया। इस उद्घाटन समारोह में कलकत्ता के व्यापार एवं वाणिज्य के जाने-माने लोग तथा अन्य भी उपस्थित थे। औपचारिक उद्घाटन के बाद बर्थ सं. 3 एवं 4 का कार्य जोर-शोर से आगे बढ़ने लगा और 23 फरवरी, 1929 को 4 नंबर बर्थ में प्रथम जहाज़ *नोवरा* आ लगा। वर्ष 1928-29 की समाप्ति तक सूखी गोदी के प्रथम चरण का कार्य पूरा हो चुका था, दोनों प्रदेशों के आस-पास की खुदाई और तलहटी का कार्य प्रारंभ हो चुका था। नए बर्थ, जिसमें भारी उत्तोलक बर्थ तथा रिवर कंपनी बर्थ उपयोगकर्ता को उत्तम सुविधा उपलब्ध करा रहा था। पोर्ट अधिकारी आशान्वित हो गए कि उपयोग करने वाले उसकी सराहना ज़रूर करेंगे।[19]

चार्ल्स स्टुअर्ट विलियम्स के कलकत्ता पत्तन न्यास के अध्यक्ष बनने के कुछ पूर्व ही किंग जॉर्ज गोदी का निर्माण कार्य प्रारंभ हो चुका था। वे 1923 से 1930 तक अध्यक्ष रहे। उनके कार्यकाल में ही इस वृहत् परियोजना के प्रथम चरण का कार्य पूरा हुआ और गोदी का प्रयोग शुरू हुआ। अध्यक्ष के रूप में स्टुअर्ट विलियम्स ने इस परियोजना में आरंभ से ही गहरी रूचि ली। मुख्य रूप से इस परियोजना की ओर सामान्य तौर पर कलकत्ता पत्तन के व्यापक प्रचार-प्रसार के लिए उन्होंने देश-विदेश के विभिन्न पत्र-पत्रिकाओं में लेख लिखे और इसका लाभ भी उनको मिला, गोदी खुलते ही स्टुअर्ट विलियम्स को 'नाइटहुड' की उपाधि से सम्मानित किया गया, जिसके वे हकदार थे।[20]

परियोजना पर मंदी का प्रभाव

किंग जॉर्ज गोदी के निर्माण ने समकालीन जनमानस पर तत्काल प्रभाव डाला। कलकत्ता के दृश्यों में जिनसे लोगों को सहज उत्सुकता तथा प्रशंसा का भाव प्रकट होता था उसमें नई गोदी तथा उनके माल-गोदाम जो कि व्यापारिक सामान एवं मालादि से भरे हुए होते थे। इसके बाद भी नया उद्यम आलोचना से बच नहीं सका फिर भी खिदिरपुर गोदी के निर्माण के समय हुई उसकी आलोचना से यह कम ही थी। इसी बीच नई गोदी के उपयोग करने वालों की सं. भी बढ़ गई और इसकी सुविधाओं आदि पर किया जाने वाला संशय उठ गया। लेकिन इसके बाद भी कुछ लोगों के मन में यह विश्वास था कि नई गोदी पत्तन न्यास के लिए भार बन जाएगी। किंतु सरकार का दृष्टिकोण सौभाग्य से सहानुभूतिपूर्ण था इस कारण से खिदिरपुर गोदी के निर्माण के समय बंदरगाह के कमिश्नरों को जो वित्तीय परेशानी हुई थी उससे वे बच गए।

नई गोदी की आरंभिक सफलता पर एक ऐसी घटना से आघात पहुँचा जिस पर बंदरगाह के अधिकारियों का कोई नियंत्रण नहीं था। यह घटना थी, 'महामंदी', जिसने 1929 से संसार के व्यापार को बुरी तरह प्रभावित किया। वर्ष 1929-30 के

दौरान बंदरगाह के माल यातायात ने एक नई ऊँचाई पाई। यह तीसरा साल था जब द्वितीय विश्व युद्ध के पूर्व बंदरगाह माल यातायात ने अच्छी वृद्धि दर्ज की थी। बंदरगाह कमिश्नरों ने यह महसूस किया कि बर्थ में वृद्धि करना उचित ही हुआ। यदि यातायात में वृद्धि इसी दर से जारी रहती तो इसमें कोई शक नहीं कि बंदरगाह कमिश्नर किंग जॉर्ज गोदी में अतिरिक्त गोदी के निर्माण का कार्य शुरू कर देते। लेकिन ये सारी योजनाएं धरी की धरी रह गईं।विश्व महामंदी ने आखिरकार कलकत्ता बंदरगाह पर डी असर दिखाना शुरू कर दिया। वर्ष 1929-30 के दौरान बंदरगाह द्वारा जितने यातायात का संचालन किया गया उसकी तुलना में वर्ष 1930-31 के दौरान यातायात संचालन में 24% की गिरावट आई। इसी बीच कई बर्थ रिक्त ही पड़े रह गए।[21]

मंदी का दौर समाप्त हो जाने के बाद बंदरगाह कमिश्नरों ने नई गोदी का कार्य फिर से प्रारंभ किया। सन् 1938 में बंदरगाह के मुख्य अभियंता श्री ए.वार्ड. ने नई गोदी के पूरे हो गए हिस्से से प्राप्त अनुभव के आधार पर एक नई योजना का विकल्प प्रस्तुत किया। बंदरगाह कमिश्नरों ने पाया कि स्वीकृत योजना का स्तर विराट है। इसी बीच परिस्थितियों में काफी बदलाव आ गया। प्रस्तावित योजना कम खर्च वाली थी, इसमें दो फायदे थे-- एक, कम लागत में सारी सुविधाएं उपलब्ध हो जाती और दूसरी, अधिक जमीन की आवश्यकता भी नहीं रह जाती। नई योजना को 'संशोधित योजना' नाम दिया गया। 'संशोधित योजना' 'स्वीकृत योजना' से काफी उन्नत थी। 'स्वीकृत योजना' के अन्तर्गत आड़े अन्तरीप में एक अतिरिक्त दक्षिण जलक्षेत्र के निर्माण का प्रस्ताव था, जिससे कोई आय नहीं होती। 'संशोधित योजना' बहुत सिमटी हुई थी तथा जलक्षेत्र कम हो जाने से लागत भी कम आती। आड़े अत्तरीप को बाद दे देने से जहाजों के आवागमन में कोई असुविधा नहीं होती जिसके फलस्वरुप सड़क यातायात पर भी इसका प्रभाव पड़ता और समय की बचत होती क्योंकि मुख्य सड़क जो दक्षिणी छोर से घूम मकर आनी थी उसकी अब जरुरत नहीं थी। [22]

द्वितीय विश्व युद्ध के आंरभ हो जाने से पुन: इस योजना के कार्य में बाधा आ गई। किंतु युद्ध-यातायात ने किंग जॉजेगोदी के निर्माण को उचित साबित कर दिया। बीते वर्षो के दौरान लगातार रहने वाली भीड़भाड़ से मुक्ति मिल गई एवं बंदरगाह के युद्ध-यातायात के दबाव के दौरान इसका लाभ देखने को मिला। बढ़ती मांगों को पूरा करने के लिए इस दौरान अतिरिक्त ट्रांजिट छाजन एवं स्टील शीट के द्वारा बर्थ का निर्माण किया गया।[23]

द्वितीय विश्व युद्ध के समाप्त हो जाने के तुरंत बाद ही बंदरगाह कमिश्नरों ने अपना ध्यान, बंदरगाह के युद्धोपरांत विकास एव पुनर्निमाण कार्य पर लगा दिया। सन् 1945 के आरंभ में पार्ट के मुख्य अभियंता (विशेष) श्री ए. वेबस्टर ने बंदरगाह के भावी विकास की एक रिपोर्ट तैयार की। इस रिपार्ट के भाग-IV में प्रस्तावित गोदी के विकास के औचित्य एवं विस्तार पर चर्चा की गई। किंग जॉर्ज गोदी के विकास की श्री वेबस्टर की योजना वस्तुत : श्री डब्ल्यू. सी. ऐश की 'स्वीकृत योजना' के एकदम विपरीत थी।[24]

डायमंड हार्बर से नई गोदी तक एक जहाज-नहर की संभावना, जैसे नए कारकों ने किंग जॉर्ज गोदी की भविष्य की योजनाओं में नए ढंग से विचार करना आवश्यक कर दिया। यदि जहाज़ नहर की संभावना को खारिज कर दिया जाता तो वार्ड-योजना के आधार पर तैयार की गई रुपरेखा स्वीकृति योग्य समग्री गई। सन् 1950 में बंदरगाह के मुख्य अभियंता श्री आर.एम.एच.ग्रेवी ने एक योजना प्रस्तुत की जिसे ग्रेवी योजना कहा गया। उत्तर से दक्षिण तक जाने वाली इस योजना में एक मुख्य गोदी-भुजा के निर्माण की बात थी। इस गोदी भुजा के पूर्व में शाखा गोदियों के निर्माण की योजना थी जो कि 'स्वीकृत योजना' या 'संशोधित योजना' से एकदम भिन्न थी। ग्रेवी-योजना को चरणबद्ध विकास के लिए बहुत उपयुक्त माना गया। इन

विकल्प योजनाओं के कार्यान्वयन के पूर्व बंदरगाह के विकास से संबंधित एक मास्टर प्लान बनाने की बात उठी। यह महसूस किया गया कि मास्टर प्लान के अंतर्गत ही चरणबद्ध तरीके से विकास को कार्यान्वित किया जाए।[25]

पंचवर्षीय योजनाओं की अवधि में एक बार फिर बंदरगाह के विकास पर गंभीरता से विचार किया गया। अतिरिक्त धारण क्षमता का विकास गोदी के भीतर ही या तो खिदिरपुर गोदी या फिर किंग-जॉर्ज गोदी को बढ़ाकर ही किया जा सकता था। खिदिरपुर गोदी के मामले में यह संभव नहीं था क्योंकि गोदी की चौड़ाई बहुत कम थी एवं गोदी के दक्षिण में रेलवे का मार्शलिंग यार्ड भी विद्यमान था किंतु किंग-जॉर्ज गोदी के विस्तार में इस तरह की ऐसी कोई परेशानी नहीं थी, अत: प्रथम पंचवर्षीय योजना में ही बी, सी एवं डी बर्थ के निर्माण का प्रावधान किया गया। तृतीय पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत किंग जॉर्ज गोदी की पश्चिमी भुजा का विस्तार किया गया जिससे जहाजों के लिए अतिरिक्त जगह बन गई, इसने किंग जॉर्ज गोदी में एक नया आयाम जोड़ दिया। इस परियोजना का कार्य प्रगति पर है।[26]

आज इस गोदी में 720 गुणे 90 फीट का एक लॉक एंट्रेंस है जिसमें 6(छह) आयात के और 1(एक) निर्यात के बर्थ हैं। इनमें से प्रत्येक बर्थ की लंबाई 600 फीट है। तीनों आयात के बर्थ के साथ तीन तल्ले के छाजन बने हुए हैं और बाकी बर्थ के साथ दो तल्ले के छाजन की सुविधा उपलब्ध है। निर्यात बर्थ का उपयोग पूरी तरह से अयस्क के लिए होता है। इसमें तेल आयात से संबंधित एक बर्थ भी है। इसके अतिरिक्त इस गोदी में एक लिफ्ट बर्थ भी है, जिसमें 200 टन की एक इलेक्ट्रिक ट्रेन की सुविधा उपलब्ध है। इस गोदी की गहराई 30 फीट बनाई गई है और यदि मौसम अनुकूल हो तो इसमें एक साथ 5 जहाज़ लंगर डाल सकते हैं। इसके अतिरिक्त इस गोदी में 16-17 फीट की गहराई वाला 500 फीट लंबा प्रतीक्षा बर्थ (Laying up berth) है और 6-10 फीट की गहराई तथा 900 फीट लंबा 3 लाइटरेज बर्थ भी है। इसके अलावा 2 सूखी गोदी भी है जो आगे-पीछे क्रम में होने के कारण जरुरत पड़ने पर एक बड़ी गोदी के रुप में भी उपयोग आ सकती है।[27]

वर्तमान योजना में किंग-जॉर्ज गोदी का विस्तार पतलून की आकार में रखा गया था जिसके कार्यान्वयन में कुछ वास्तविक कठिनाई आई। यदि योजना पूर्ण रुप से कार्यान्वित की जाती तो बर्थ की संख्या खिदिरपुर गोदी में उपलब्ध बर्थो से बढ़ जाती, जो एक लॉक गेट पर भारी दबाव डालता। जब हल्दिया योजना पर लगभग सहमति बन रही थी उस समय स्वाभाविक रुप से यह विचार किया गया कि क्या किंग जॉर्ज गोदी के इतने बड़े विस्तार की जरुरत है? इसके स्थान पर अगले पाँच से दस बर्षो की अल्पावधि की जरुरत पूरी करने के लिए गोदी की पश्चिमी भुजा के विस्तार की योजना बनायी गई। इस विस्तार में भविष्य में आवश्यकता पड़ने पर क्रोकोडाइल टैंक के उस पार भी अतिरिक्त विस्तार की संभावना बनी रहती है। किंतु यदि हल्दिया गोदी अपने तय समय से कार्य करना शुरु कर दे, तो इसकी संभावना भी नहीं होगी। इसके बाद भी यदि भविष्य में इस गोदी के विस्तार की जरुरत पड़ती है, तो वर्तमान में सरक्यूलर गार्डेनरीच डाईवर्सन रोड को तारातल्ला रोड से मिलाने के लिए एक किंग ब्रिज बनाकर अथवा इस सड़क को पूरी तरह घुमा कर लंबाई बढ़ाते हुए विस्तार किया जा सकता है।[28]

अध्याय 12

मंदी का दौर

किंग जॉर्ज गोदी का शुभारम्भ अत्यन्त आशापूर्ण वातावरण में हुआ। पत्तन न्यास अपनी इस उपलब्धि पर गर्वित था। उसे बढ़ती समृद्धि और उपयोगी सेवा के कालखंड की प्रतीक्षा थी। 1928 ई. में सभापति सर चार्ल्स स्टुअर्ट विलियम्स द्वारा दिये गए भाषण की निष्कर्ष टिप्पणी में यह आशावादिता पूर्णतः ध्वनि होती है "..... हमें विश्वास है कि बहुत सी कठिनाइयों, भौतिक, आर्थिक और अब राजनैतिक, के उपरान्त भी हमने व्यापार और वाणिज्य के लिये बुद्धिमत्तापूर्ण और पर्याप्त प्रावधान बनाए हैं। इस व्यापार के असीम प्रसार के सम्बन्ध में हम निश्चिन्त हैं।"1 आत्मसंतोष की कभी कभार ही इतनी जल्दी अपस्फीति होती है। बाद के घटना क्रम ने स्टुअर्ट विलियम्स की भविष्यवाणी को नकार दिया। असल में वे भी उन अनगिनत दर्शकों की तरह थे जो आने वाली बड़ी विश्व मंदी को नहीं देख सके। जे. एम. केयन्स जैसे कुछ चंद अद्भुत तीक्ष्ण दृष्टि और कुशाग्र बुद्धि वाले लोग ही युद्धोपरान्त विश्व पर मंदी के गहरे काले बदलों का मँडराना देख पाए थे। केयन्स ने पहले से ही मित्र राष्ट्रों की क्षतिपूर्ति की उस अत्यधिक माँग को स्पष्टतः पहचान लिया था जो जर्मनी के आर्थिक पतन का कारण बनी। उन्होंने चौंकाने वाली सटीकता के साथ अमेरिका और यूरोप की अर्थव्यवस्था के उतार-चढ़ाव की भविष्यवाणी की थी। मंदी के विश्व व्यापी युग में अर्थव्यवस्था के सुधारों की निष्फलता को भी उन्होंने स्पष्टतः पहचाना था, किन्तु 1929 ई. में वॉल स्ट्रीट के ढह जाने की स्थिति के पहले की गंभीरता को बहुत थोड़े से लोग समझ पाए थे।

ऐसी भयानक मंदी पहले कभी नहीं आई थी। स्वयं केयन्स ने इसे आधुनिक इतिहास की महाविपत्ति कहा। व्यापार और रोज़गार में कमी तथा वाणिज्यिक घाटों का अनुपात खतरे के निशान से ऊपर था। कोई भी देश इसकी मार से नहीं बचा था।

जनवरी 1931 ई. में विश्व के तीन प्रमुख औद्योगिक देश - ब्रिटेन, जर्मनी और अमेरिका 12,000,000 औद्योगिक श्रमिक बेरोज़गार बैठे थे। उत्पादक देशों की अवस्था भी बुरी थी। उन्हें अपना माल लागत से कम मूल्य पर बेचना पड़ रहा था।2

यहाँ उस जटिल इतिहास की प्रस्तुति संभव नहीं है जिसके कारण ऐसी मंदी उपजी। यहाँ आर्थिक क्षेत्र के उतार-चढ़ाव, वस्तुओं के दाम में घट-बढ़ और अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा की बदइंतज़ामी और उससे उपजी मंदी का जटिल और विस्तृत ब्यौरा देना संभव नहीं है। इस क्रियाओं की श्रृंखलाबद्ध प्रतिक्रियाएँ हुईं और विश्व व्यापार तेजी से सिकुड़ा। तीस के दशक के आरम्भ में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार की पंगु और प्रतिकूल गति ने कलकत्ता बंदरगाह के व्यापार को भी प्रभावित किया। बंदरगाह कमिश्नरों के लिये यह सचमुच चिन्ता का विषय था। 1929-30 ई. में कलकत्ता बंदरगाह में नौवहन शीर्ष पर था। मंदी का प्रभाव 1930-31 ई. में देखने में आया और 1929-30 ई. की तुलना में नौवहन में 24 शिलिंग की कमी आई। 1931-32 में कमी में और वृद्धि हुई। इसका सीधा परिणाम यह था कि उपलब्ध आवासन के एक बड़े भाग का कोई उपयोग नहीं हो पा रहा था। व्यापार की कमी ने बंदरगाह की आय को भी दुष्प्रभावित किया। 1931 ई. के अप्रैल महीने में अतिरिक्त शुल्क लगाए जाने पर भी शुल्क वसूली में उल्लेखनीय कमी आई।3 1932-33 ई. में भी दशा नहीं सुधरी। 1933-34 ई. में घाटा संचित कोष से बढ़ जाने की आशंका उत्पन्न हो गई।

सुधार उपाय

स्थिति सचमुच चिन्ताजनक थी। कमिश्नरों को इस विपत्ति से निकलने के उपाय सोचने ही थे। उन्होंने सरकार को 1 अप्रैल 1933 में बंदरगाह शुल्क बढ़ाने की अनुमति के लिये आवेदन किया इससे कमिश्नरों को 25 लाख रुपयों की अतिरिक्त आय होती। सरकार ने इसकी अनुमति दे दी।5

किन्तु आपातकालीन स्थिति से निबटने के लिये केवल शुल्क वृद्धि से काम नहीं चल सकता था। कमिश्नरों को और भी कदम उठाने थे ताकि स्थिति नियंत्रण से बाहर न चली जाये। पत्तन न्यास के तत्कालीन रिकॉर्डों में दर्ज व्यय घटाने के लिय उठाए गए कड़े कदमों के सम्बन्ध में पढ़ कर आज भी हृदय विचलित हो उठता है। अगस्त 1931 के आरंभ में न्यास की आर्थिक स्थिति की समीक्षा के लिये गठित आर्थिक समिति (Economy Committee) ने प्रतिष्ठानिक तथा अन्य व्यय घटाने के लिये कुछ उपाय सुझाए। लंबे समय से कार्यरत लोगों को सेवानिवृत्ति ग्रहण के लिये उकसाया गया। इनमें से कुछ लोगों ने ऐसा किया भी। कमिश्नरों ने सांस्थानिक व्यय घटाने के हर संभव प्रयास किये। मार्च 1932 ई. में लगभग प्रत्येक सेवा-भत्ते और वेतन पर 6.25 शिलिंग से 10 शिलिंग तक की कटौती की गई।6 रात की पाली का काम बंद का दिया गया। क्योंकि उस समय छोटे आकार के जहाजों की माल ढुलाई पर होने वाला खर्च निरर्थक था। कुछ कार्यशालाओं को भी बंद कर दिया गया।7 इसके बाद आर्थिक समिति ने कमिश्नरों के मजदूरों के पारिश्रमिक में भारी कटौती का सुझाव दिया। बर्ड एंड कम्पनी के मजदूरों को संशोधित निम्न दर की म.जदूरी पर काम करना पड़ा।8

कुल मिलाकर कलकत्ता पत्तन न्यास को उस समय के किसी भी दूसरे व्यापारिक प्रतिष्ठान की तरह समय से ताल मिला कर चलने के लिए, गंभीर भूलों से बच कर अपनी सुरक्षा वृद्धि के कई उपाय करने पड़े। कोई नया महत्त्वपूर्ण कार्य आरंभ नहीं

किया गया, इन परिस्थितियों में किसी विस्तार की संभावना भी नहीं थी। व्यापारिक मंदी के उथले पानी में कमिश्नरों ने अपनी गति आवश्यकतानुसार धीमी रखी।

सुधार के चिह्न

सौभाग्यवश 1933-34 ई. में विश्व'व्यापार में थोड़ा सा सुधार होते ही कलकत्ता पत्तन न्यास अपनी संकटपूर्ण स्थिति से उबर गया। न्यास की आर्थिक स्थिति में पहले से सुधार हुआ। निस्संदेह ऐसा शुल्क वृद्धि भूमि एवं भवनों से अनआवर्ती प्रवृत्ति के बढ़े हुए राजस्व की प्राप्ति के कारण संभव हो सका, पर इनमें भी सबसे महत्त्वपूर्ण कारक व्यापारिक स्थिति में सुधार था। सुधार की गति अत्यन्त धीमी होने के कारण पत्तन न्यास की स्थिति का सुधार कुछ देर से स्पष्ट हो पाया।

1934 ई. और उसके बाद भी बर्मा से चावल का भारी आयात, 1938-39 में स्टील, मशीन, जावा चीनी और ऑस्ट्रेलियाई गेहूँ आयात में वृद्धि, कोयला, लोहा और मैंगनीज़ अयस्क के नौवहन में बढ़ोत्तरी ने कलकत्ता बंदरगाह की व्यापारिक अवस्था में सुधार किया। कमिश्नरों की आर्थिक स्थिति सुधरने लगी। 1937-38 में कलकत्ता बंदरगाह का टनेज 8.939,755 टन का था। 1930-31 ई. में जब मंदी का प्रभाव पहली बार महसूस किया तब से यह अब तक का सर्वाधिक टनेज था। फिर भी यह 1928-29 ई. अथवा 1929-30 ई. अथवा युद्ध के तुरन्त बाद के दो वर्षों के टनेज से 20 लाख टन कम था।10 व्यापारिक गति स्थिर हुई। 1939-40 ई. में समुद्री व्यापार का कुल टनेज 9,965,911 टन था जो 1920-30 से अब तक का सर्वोच्च टनेज था। 1939-40 ई. के अंत तक के परिवहन आँकड़े बताते हैं कि कलकत्ता बंदरगाह पर द्वितीय विश्व युद्ध आरंभ होने का कोई गंभीर प्रभाव नही पड़ा।11

रेलवे से प्रतिद्वन्द्विता

आइये पत्तन न्यास को व्यापारिक मंदी के अतिरिक्त होने वाले नुकसान के दूसरे कारण को भी देखें। यह माल ढुलाई का बंदरगाह को छोड़ कर रेलमार्ग पकड़ लेना था। भारत में सम्पूर्ण रेल मार्ग के आरंभिक समय से ही यह प्रश्न उठने लगा था। 1933-34 ई. में इस प्रतिद्वन्दिता ने गंभीर रूप धारण कर लिया। कोयला और गेहूँ की ढुलाई में विशेष घाटा हुआ। कलकत्ता और बम्बई के बीच रेल भाड़े की आश्चर्यजनक न्यूनता के कारण तटीय व्यापार की अन्य सामग्रियों चाय, अदद वस्तुएँ और बोरों में भी भारी घाटा हुआ। भारत के अन्य महत्त्वपूर्ण बंदरगाहों के साथ कलकत्ता पत्तन न्यास ने इस अनुचित प्रतियोगिता नीति का विरोध किया। भारत सरकार के व्यापार विभाग से कहा गया कि रेलवे की तरह बंदरगाह और तटीय नौवहन भी राष्ट्रीय सम्पदा है। बंदरगाहों के लिये विश्व व्यापार की मंदी के कारण विदेशी व्यापार में भारी गिरावट और सरकार की नई नौवहन नीति के कारण तटीय नौवहन की महत्ता बढ़ गई।12

1935-36 ई. में कमिश्नरों ने इस विषय पर रेलवे बोर्ड को पत्र लिखा और दिसम्बर 1935 ई. में दिल्ली में रेलवे प्रतिनिधियों के साथ अपने हितों से सम्बन्धित एक सम्मेलन भी किया। अंत में पत्तन न्यास के सभापति के सामने यह स्पष्ट हो गया कि रेलवे बोर्ड समुद्री मार्ग से अपना परिवहन तब तक परिवर्तित नहीं करेगा जब तक पत्तन न्यास अपनी हानि को सरकार के लाभ से अधिक प्रमाणित न कर दे। आशा की गई कि इससे कम से कम दक्षिण भारतीय रेल से हो रहा पूरा कोयला व्यवसाय समुद्री मार्ग के पास लौट सकेगा।13

नई प्रवृत्तियाँ

मंदी के अतिरिक्त भारत में इस दशक में ऐसे और भी तत्व सक्रिय थे जो व्यापार के पक्ष में नहीं थे। वातावरण का राजनैतिक तापमान बढ़ा हुआ था, चरमपंथ की लहर छाई हुई थी। 1929 ई. में इंडियन नेशनल काँग्रेस ने लाहौर अधिवेशन में स्वतंत्रता को अपना निश्चित लक्ष्य घोषित कर दिया था। अगले ही वर्ष प्रकाशित साइमन कमीशन की रिपोर्ट का स्वागत नहीं हुआ था। गाँधी जी के नेतृत्व में सविनय अवज्ञा आंदोलन विराट रूप ग्रहण कर चुका था। आगामी कुछ वर्षों में, लंदन में हुए गोलमेज़ सम्मेलन से इस आंदोलन ने और भी तीव्रता ग्रहण की। विदेशी वस्तुओं के बहिष्कार और आतंक की नई लहर ने देश में सर्वव्यापी रूप धारण कर लिया। 1935 ई. में इंडिया एक्ट के पारित होने पर तनाव थोड़ा कम हुआ। बढ़ती साम्प्रदायिकता ने सबका ध्यानाकर्षण किया। साम्प्रदायिक शक्तियाँ विभाजन की ओर उन्मुख हुईं। कुल मिला कर सारा देश असंतोष से सुलग रहा था। सविनय अवज्ञा आंदोलन के दौरान लोगों में सरकारी दमन के प्रति विरोध और उसके वायदों पर अविश्वास था। इन समस्याओं के करेले पर मंदी का नीम चढ़ गया था।

अपने मूल सिद्धान्तों के कारण कलकत्ता पत्तन न्यास ने राजनैतिक विवादों से नियमतः दूर रहने का प्रयास किया, पर इस काल में सम्पूर्ण देश ही राजनैतिक ऊर्जा से चालित था अतः कमिश्नरों के लिये अपनी चर्चा से राजनीति को दूर रखना संभव नहीं रहा। कमिश्नरों के पर्षद कक्ष तक यह राजनीतिक चर्चा कई देशों में पहुँची। उनकी बैठकों में इन चर्चाओं ने उत्तेजना और रंग भरे, इनमें सूक्ष्मता और सटीक तथ्य भले ही न रहे हों। कमिश्नरों की इन बैठकों की कार्यवाही में भारतीय और अभारतीय कमिश्नरों के मध्य समझौते की झलक मिलती है। भारतीयों ने अपने अधिकारों और दायित्वों के प्रति और सजगता दिखाई। वे नलिनी रंजन सरकार जैसे व्यक्तित्व के नेतृत्व में कमिश्नरों के वैयक्तिक अधिकारों की वृद्धि के प्रति सक्रिय हुए, किन्तु ऐसे सभी प्रयास सफल नहीं हुए।14 जो भी हो बाहर चल रही तीव्र राजनैतिक गतिविधियों की गूँज कमिश्नरों के पर्षद कक्ष तक आनी ही थी, चाहे वह कितनी ही धीमी क्यों न हो। भारतीय सदस्यों के व्यवहार में देश के व्यवहार का प्रतिबिम्ब भी आना ही था। प्रश्नों को नए कोणों से देखा जाने लगा। विशेषकर दो कोणों से उठे विवाद सामान्य नहीं थे। कभी-कभी इन प्रश्नों को शुद्ध साम्प्रदायिक और सामुदायिक अवस्थिति से सम्बोधित किया गया। सामान्यतः कमिश्नरों ने साम्प्रदायिक आधार पर उनकी एवं उनके कर्मचारियों की नियुक्ति के प्रत्येक सुझाव को अस्वीकार किया, किन्तु अक्सर उनके निर्णय सरकारी नीतियों के अनुरूप ही होते थे।15

यह प्रसन्नता का विषय है कि इस परिवर्तित वातावरण में भी कमिश्नर विशिष्ट व्यक्तित्वों के स्मरण की अपनी पुरानी रीति नहीं भूले। फ़रवरी 1930 ई. में सर फ्रेडरिक डुमायन को उनके अविस्मरणीय योगदान के लिये श्रद्धांजलि अर्पित की गई।16 1935 में कमिश्नरों ने राजा ऋषिकेश लॉ की मृत्यु पर शोकसभा भी की। सभापति ने अपनी विशेष टिप्पणी में स्वर्गीय राजा

ऋषिकेश की अनुभव, समृद्धि और उन पर उनके सहयोगियों के अटूट विश्वास की चर्चा करते हुए कहा कि यह अभी भी पत्तन कमिश्नरों की बैठकों की परम्परा में सम्मिलित है।17

इसके उपरान्त भी किसी विशेष विषय पर कमिश्नरों में असहमति हो जाती थी। पर इससे पत्तन न्यास की सामान्य गतिविधियों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता था। सभी सदस्य सुलझे विचारों के व्यवसायी थे जो अपने विचारों से न्यास के कार्यों को नुकसान पहुँचाने अथवा उन्हें विलम्बित करने की भूल नहीं कर सकते थे।

प्रशासनिक नियन्त्रण में परिवर्तन

1935 के अधिनियम की सबसे बड़ी विशिष्टता मॉन्टफोर्ड सुधारों की जगह संघीय सिद्धान्तों को लागू करना था। इससे बड़े बंदरगाहों के प्रशासनिक नियन्त्रण में पुनः परिवर्तन हुआ। 1921 ई. के बाद यह अगला तार्किक कदम था। 1 अप्रैल 1937 से भारत के सभी बड़े बंदरगाह 1935 ई. के इंडिया एक्ट के तहत केन्द्र सरकार के सीधे नियंत्रण में आ गए। भारत सरकार ने स्थानीय अधिनियम में उसी समय तदनुसार परिवर्तन किये।18 इन परिवर्तनों ने कलकत्ता बंदरगाह की विधायिका के इतिहास में नूतन अध्याय आरंभ किया।

हम पहले ही उल्लेख कर आये हैं कि कलकत्ता बंदरगाह ने अन्य कनिष्ठ भारतीय बंदरगाहों को आवश्यकता पड़ने पर यथासंभव सहायता की। यहाँ तक कि विशाखापत्तनम जैसे नए बंदरगाह के मामले में भी, जो कलकत्ता बंदरगाह का प्रतिद्वन्द्वी था, अपनी सहायता देने में कृपणता नहीं दिखाई गई। 1925 ई. में विशाखापत्तनम को बड़ा बंदरगाह घोषित किया गया। 1928 ई. में कमिश्नरों ने विशाखापत्तनम में नूतन निर्माण के लिये अपने मुख्य सहायक अभियंता डब्ल्यू. सी. ऐश को तीन वर्षों के लिये विशाखापत्तनम बंदरगाह प्रशासन की सेवा के लिये भेजा। 1933 ई. में रेलवे बोर्ड के अनुरोध पर उनके सेवा काल को बढ़ा दिया गया।19 अपने से छोटे बंदरगाहों को अपने अनुभव और तकनीकी ज्ञान से लाभान्वित करने की कलकत्ता पत्तन न्यास की सराहना की जानी चाहिये। उनमें किंचित मात्र भी संकीर्णता नहीं थी।

अधिकारियों की सेवानिवृत्ति

लंबे समय से सेवारत वृद्ध अधिकारियों की सेवानिवृत्ति के लिये 1931 ई. में कमिश्नरों द्वारा गृहीत नीति का उल्लेख पहले ही किया जा चुका है। इस नीति का स्वागत हुआ। बड़ी संख्या में लोगों ने सेवा-अवकाश ग्रहण किया। सभापति ने इनके सेवा काल की प्रशंसा की। इससे पता चलता है कि न्यास में कार्यरत भारतीय कर्मचारीगण उन दिनों भी अपनी ईमानदारी और प्रतिभा के बूते पर ऊँचे पदों तक पहुँच सकते थे। नागेन्द्र नाथ गांगुली इसका प्रत्यक्ष प्रमाण हैं। उन्होंने कमिश्नरों के यहाँ 20 रुपये प्रतिमाह पर क्लर्क पद से कार्यारम्भ किया था। क्रमशः पदोन्नति से वे 1908 ई. में प्रथम सहायक के पद पर और 1918 ई. में मुख्य सहायक के पद पर पहुँचे। 1922 ई. में सहायक सचिव बने और बाद में दो बार सचिव भी रहे। 1930 ई. में उन्हें रायबहादुर बनाया गया। वे अद्भुत प्रतिभा के धनी थे। वे पत्तन-न्यास की सूचनाओं के भंडार थे। गांगुली के अतिरिक्त और भी

अधिकारी अपने लंबे सेवा काल के बाद निवृत्त हुए। उनमें से एक उपेन्द्रनाथ बनर्जी थे। उन्होंने 47 वर्षों तक पत्तन न्यास की सेवा की। उन्होंने पत्तन न्यास के निर्माण काल के प्रथम सचिव से लेकर प्रत्येक सचिव के मातहत कार्य किया।

पत्तन न्यास में सामान्य पद से ऊँचे पदों तक पहुँचने वाले भारतीयों को मिलने वाले सुअवसर का एक और उदाहरण जे. एन. घोष हैं। अनेक महत्त्वपूर्ण पदों पर कार्य करने के पश्चात् वे 1932 में सेवानिवृत्त हुए। 1900 ई. में जे.एन. घोष ने न्यास के लेखा विभाग में लिपिक पद से कार्यारम्भ किया था। उनका मासिक वेतन 60 रुपये था। लगातार कार्य करते हुए पदोन्नति द्वारा 1927 ई. में वे सहायक लेखापाल के पद पर पहुँचे। तब उनका मासिक वेतन 1000 रुपये था। 1931 ई. में उन्हें उप मुख्य लेखपाल बनाया गया और उनका वेतन 1500 रुपये प्रतिमाह था। लेखा विभाग को दी गई उनकी सेवाएँ अप्रतिम थी।21 इन उदाहरणों को देने की यही मंशा है कि कलकत्ता पत्तन न्यास ने किस प्रकार अपने कर्मचारियों की लगन और निष्ठा से प्रगति के विभिन्न सोपानों का मार्ग तय किया।

प्रशासनिक समस्याएँ

मंदी के इस कठिन दौर में कमिश्नर किसी योजना को आरंभ करने की स्थिति में नहीं थे, किन्तु उन्होंने आशा का दामन कभी नहीं छोड़ा। वे अपने लक्ष्यों के प्रति सदैव समर्पित रहे। मंदी के दौरान भी उन्होंने न्यास की दैनन्दिन गतिविधियों को पूर्ववत् बनाए रखा। नई समस्याओं के उठ खड़े होने पर उनका समाधान निकालना भी आवश्यक था। ज़रुरी नए काम भी प्रतीक्षा नहीं कर सकते थे। कमिश्नरों ने बड़ी सावधानी से किसी भी गैर .जरूरी कार्य से स्वयं को दूर रखा। 1934-35 ई. में कमिश्नरों ने भारत सरकार द्वारा सभी बड़े बंदरगाहों हेतु एक विशेष पत्तन सफाई प्रशासन विभाग के गठन के प्रस्ताव पर विचार किया, किन्त वे इस पर बंदरगाहों द्वारा आधा खर्च वहन किये जाने के विरोध में थे। उनका कहना था कि वे पहले से ही बंदरगाह स्वास्थ्य प्रशासन पर भारी खर्च कर रहे थे।22

अगले वर्ष पत्तन न्यास को साफ की हुई अमेरिकी कपास के अनुमानित भारी आयात की व्यवस्था हेतु सुझाव दिया गया। किन्तु कमिश्नरों ने इस भविष्यवाणी की कमियों पर विचार करते हुए यह कदम नहीं उठाया। उनके अनुसार अनुमानित आयात सामग्री की आय व्यवस्था पर हुए व्यय से कम ही होगी।

घाटों पर रात की पाली का पुनः कार्यारम्भ

कमिश्नरों ने बदलती परिस्थितियों के अनुसार सदैव अपनी नीतियों का निर्धारण किया। किसी व्यवस्था के सदुपयोग के अवसर को देख वे सदैव उसके क्रियान्वयन को तत्पर रहते थे। मंदी की मार के पश्चात् कम होते आयात को ध्यान में रखते हुए घाटों पर रात की पाली का काम बंद कर दिया था। अगस्त 1937 ई. में व्यापार में संतोषजनक सुधार के पश्चात् कमिश्नरों ने कैलकटा लाइनर्स कॉन्फरेंस के अनुरोध पर घाटों पर रात की पाली का कार्य फिर से आरंभ किया। कैलकटा लाइनर्स कॉन्फरेंस ने

इस कार्य के लिये आवश्यक क्रेनों और म.जदूरों की आपूर्त्ति उन्हें सौंपे जाने का अनुरोध किया। क्रेन आदि से प्राप्त शुल्क से इसमें होने वाले अतिरिक्त व्यय का भार वहन किया जा सकता था।24 यह निश्चय ही उत्साहजनक स्थिति थी।

इससे बहुत से लोगों में बंद पड़ी हुई कमिश्नरों की फेरी सेवा के पुनः आरंभ होने की आशा भी जागी, किन्तु इसे चलाना न्यास के लिये घाटे का सौदा था। 1934 ई. में कमिश्नरों ने अपने निर्णय के अनुसार फेरी सेवा बंद कर दी।25 व्यवसाय, परिवहन और मनोरंजन के लिये बहुत से लोग इस सेवा का प्रयोग करते थे। बल्कि कहें कि कलकत्ते के नागरिकों की बड़ी संख्या कमिश्नरों की इस सेवा का लाभ उठा कर कलकत्ते के धूल-धुआँ और भीड़ भरे वातावरण से कुछ घंटों की मुक्ति पा लेती थी। आज भी कुछ वृद्ध जन उन सुंदर फेरी स्टीमरों की यात्राओं की यादों में डूब कर विह्वल हो जाते हैं। हिलैरी, नूरजहाँ, अशमनि और ललिता जैसे स्टीमर इन सुखद यात्राओं के माध्यम थे। प्रसिद्ध कलाकार अवनीन्द्र नाथ टैगोर ने अपनी पुस्तक *'पॉथे बीपॉथे'* (1325 बंगाब्द) में ऐसी मनोरम यात्राओं का वर्णन किया है।

नई विधायिका

पिछले दशक की ही भाँति इस दशक में भी कमिश्नर प्रस्तावित नई विधायिका पर विचार करने को बाध्य हुए। सरकार ने कमिश्नरों के पास म.जदूरों की सुरक्षा और उनके पारिश्रमिक के विचारार्थ एक बिल भेजा। कमिश्नरों ने कभी किसी प्रगतिशील कदम का तब तक विरोध नहीं किया जब तक वह अव्यावहारिक न हो। इस बार भी उन्होंने दोनों बिलों को कुछ परिवर्तन के साथ स्वीकार कर लिया।26

गोदी मज़दूरों के स्थायीकरण और पंजीकरण के रॉयल कमीशन के प्रस्ताव को कमिश्नरों ने पूर्णतः स्वीकार नहीं किया। इस सम्बन्ध में बिल में कोई विशेष दिशा निर्देश नहीं था जो कलकत्ते के लिये विचित्र बात थी। सरकार को दिये अपने उत्तर में कमिश्नरों ने इसे स्पष्ट किया।27

1934-35 ई. में कमिश्नरों ने गोदी मज़दूर ठेकेदार मैसर्स बर्ड एंड कम्पनी के साथ हुए अपने करारनामे को संशोधित किया। इसके द्वारा उन्होंने प्रतिवर्ष 1,09,580 रुपये की बचत की। कमिश्नरों के अपने विभागीय मज़दूरों की संख्या अभी इतनी नहीं थी कि वे बंदरगाह की लदाई-ढुलाई का पूरा कार्य सँभाल पाते इसीलिये मज़दूर आदि की आपूर्ति के लिये उन्हें मैसर्स बर्ड एंड कम्पनी और मोटिया पर निर्भर रहना पड़ता था। इन साधनों से प्राप्त मज़दूरों के आपसी असंतोष से बंदरगाह के कार्य को हानि पहुँचती थी। 1934 ई. में खिदिरपुर क्षेत्र के मज़दूरों के बढ़ते असंतोष ने अंततः उनकी और मोटिया मज़दूरों की हड़ताल का रूप ले लिया। इस हड़ताल के संयोजकों में से एक संयोजक एच. एस. सुहरावर्दी थे जो बाद में अविभाजित बंगाल के अंतिम मुख्यमंत्री बने। इस हड़ताल से इस क्षेत्र में काम करने के घंटों में अधिकारिक तौर पर कमी की गई।28

कुछ विकास

युद्ध छिड़ने तक स्थितियाँ सामान्य गति से चल रही थीं। 1929-30 के दशक में न्यास में कोई उल्लेखनीय घटना नहीं घटी, किन्तु ऐसे कठिन समय में भी कमिश्नरों ने कल्याण कार्यों पर ध्यान दिया। कल्याण संस्था का गठन(Welfare Institute) पहले ही हो चुका था। बस थोड़ा सा संदेह था कि 1890 ई. के कलकत्ता पत्तन अधिनियम में इसे जगह मिल पायेगी या नहीं। न्यास के अधिवक्ता एस.एस. हड्सन की विशेषज्ञता ने इस समस्या का समाधान कर दिया।29 इससे उत्साहित कमिश्नरों ने 1937 ई. में एक कल्याण अधिकारी और एक सहायक कल्याण अधिकारी की नियुक्ति का प्रस्ताव पारित किया।30 1942 ई. तक इन पदों पर किसी की नियुक्ति नहीं हो पाई, किन्तु इन पदों का प्रस्तावित होना अपने आप में अत्यन्त उल्लेखनीय था। इससे पत्तन न्यास के प्रशासन और व्यवस्थापन में नए विचारों और प्रचलनों के प्रति रुझान का पता चलता है।

1937 ई. में कमिश्नरों द्वारा लिये गए ऐसे ही एक निर्णय का यहाँ उल्लेख किया जा सकता है। फर्म मैसर्स रेंडेल, पामर एंड ट्रिट्टन को कमिश्नरों के लंदन एंजेट और परामर्श अभियंता के रूप में नियुक्त किया गया था।31 इनका दायित्व महत्त्वपूर्ण था। अन्य कार्यों के अतिरिक्त इन्हें मशीनों, भंडार और पोतों की विभिन्न खरीद के मामले भी देखने होते थे। 1870 में न्यास की सक्रियता बढ़ जाने पर इनके कार्यों में भी पर्याप्त वृद्धि हुई।

बंगाल की नदी-समस्याएँ

विवेचित काल में बंगाल की नदियों की समस्याओं पर विभिन्न स्तरों पर चर्चा आरंभ हुई। कमिश्नरों को इन बहस मुबाहिस से अनिवार्य रूप से जुड़ना था। कमिश्नरों ने हुगली नदी के संरक्षक होने के अपने अनुभवों का इन चर्चाओं में प्रयोग किया। उन्होंने ठोस धरातल पर अपनी बात रखी कि पश्चिम बंगाल की नदियों और नदिया नदी समूह के नाम से जानी जाने वाली नदियों की प्रकृति में मूलभूत अंतर है। इस तथ्य को ध्यान में रखे बिना इस विषय की कोई वास्तविक समझ नहीं बन सकती।32 इस विषय पर किसी योजना के निर्माण के पहले उन्होंने इससे सम्बन्धित प्रयोगों पर आँकड़ों के संकलन पर बल दिया।

समस्याओं की सूची में हुगली नदी में नौवहन की समस्या पहले स्थान पर थी। यह पुनः चिन्ता का विषय बनी हुई थी। 1939 ई. में कैलकटा लाइनर्स कॉन्फरेंस ने कमिश्नरों को नौवहन सुविधा सम्बन्धी एक पत्र लिखा। कमिश्नरों ने हुगली नदी में पोतों के गहरे कर्षण की समस्या से सम्बन्धित इस पत्र पर विचार किया। कॉन्फरेंस के विचारानुसार नदी की नौवहन क्षमता 28 अथवा 29 फीट के जहाज़ों के अनुरूप नहीं थी। कलकत्ता बंदरगाह में इस कर्षण पर जहाज़ लाना पोत मालिकों के लिये आर्थिक रूप से लाभजनक नहीं था।33 कमिश्नरों के पास बंदरगाह जितनी ही पुरानी इस समस्या का तत्काल समाधान उपलब्ध नहीं था। इस पर सभी पक्षों द्वारा ही कोई उच्च स्तरीय निर्णय लिया जा सकता था। इस समस्या का अब तक कोई समाधान नहीं निकला है, यद्यपि इसे पहले से अधिक ठोस रूप में सम्बोधित किया जा रहा है।

अन्य प्रतिष्ठानों की भाँति, मंदी के समाप्त होने पर पत्तन न्यास की स्थिति में भी सुधार आया। इसकी आर्थिक स्थिति सुदृढ़ हुई। न्यास ने एक के बाद एक समस्याओं का स्थिरता से सामना किया। पत्तन न्यास ने इतनी बड़ी आर्थिक अस्थिरता से निकल कर जनहितों के निर्वाह में सार्थक भूमिका का पालन किया। न्यास के अनुभवी और सक्षम नेतृत्व ने बंदरगाह की भली

भाँति देखभाल की। अब तक कमिश्नरों को अपनी लंबी योजनाओं के क्रियान्वयन को स्थगित रखना पड़ा था, अब उन्होंने इस ओर ध्यान देना आरंभ किया, किन्तु दुर्भाग्य वश 1939 ई. में छिड़े द्वितीय विश्व युद्ध के तूफानी बादलों ने उनकी सक्रियता को पुनः अवरुद्ध कर दिया। शेष विश्व के साथ कलकत्ता बंदरगाह भी आघातों, तनावों और युद्ध की अनिवार्य विभीषिकाओं के समक्ष खड़ा था।

अध्याय 13

एक और युद्ध

1939 ई. में युद्ध छिड़ने पर लगा था कि भारत पर इसका अधिक प्रभाव नहीं पड़ेगा किन्तु बाद में परिस्थितियों ने तेज़ी से करवट बदली। इस युद्ध को भारत लगभग एक वर्ष तक दर्शक की तरह देखता रहा था। हिटलर की तानाशाही और ब्रिटिशों के प्रति उसका राष्ट्रवादी अविश्वास तथा फ्राँसीसी साम्राज्यवाद ने भारतीयों को भी दो प्रबल विरोधी विचारों में बाँट दिया था। बहरहाल फ्राँस के पतन और ब्रिटेन के अकेले पड़ जाने ने इस देश के बहुत से लोगों को व्याकुल किया।1 दिसम्बर 1941 ई. में धुरी शक्ति के रूप में जापान के युद्ध प्रवेश ने युद्ध को भारत के द्वार पर ला खड़ा कर दिया। अब युद्ध भारतीयों के लिये भी गहरी चिंता का विषय था। जल्दी ही भारत दक्षिण और दक्षिण-पूर्व एशिया में मित्र राष्ट्रों के सैन्य अभियानों का मुख्य केन्द्र बन गया। कलकत्ता इसका महत्त्वपूर्ण केन्द्र बना। पूर्वी ठिकानों पर सहयोगी राष्ट्रों की सेनाओं को पहुँचायी जाने वाली सामग्री का मार्ग यहीं से था। सेना से सम्बन्धित महत्त्वपूर्ण वस्तुओं के उत्पादन और सैन्य संघटन का केन्द्र कलकत्ता ही था।

1942 ई. आते-आते भारत युद्ध में गहराई तक धँस चुका था। युद्ध ग्रस्त भारत में राजनैतिक समझौते और विरोध भी चल रहे थे। बहस चल रही थी कि भारत को अपनी क्षमता और संसाधनों के अनुरुप युद्ध में सहयोग देना चाहिये या नहीं।

सेना को विभिन्न वस्तुओं की आपूर्ति ने भारतीय उद्योग को बढ़ावा दिया। लोहा और स्टील उद्योग पहले से फल-फूल रहे वस्त्र उद्योग के साथ तेजी से विकसित हुआ। नए प्रकार के बहुत से उद्यम आरंभ हुए। टाटा स्टील का कार्य विस्तारित हुआ। बेंगॉल स्टील कॉर्पोरेशन और कुमारडूबी समूह का नया कार्य आरंभ हुआ।2

सीमेंट उद्योग और अभ्रक उद्योग की उल्लेखजनक प्रगति हुई तथा एल्यूमिनियम उद्योग को बढ़ावा मिला।

सरकार ने व्यापार और उद्योग जगत के नेताओं से सहायता माँगी जो उन्होंने सहर्ष ही दी। यह सहायता चेम्बर ऑव कॉमर्स तथा कलकत्ता पत्तन न्यास जैसी संस्थाओं के माध्यम से दी गई।3 युद्ध के दौरान कलकत्ता बंदरगाह द्वारा सम्पन्न किये गए

अनगिनत कार्यों को एक ही अध्याय में समेटना संभव नहीं है फिर भी इसकी अग्नि परीक्षा और उसमें खरे उतर कर पाई गई उपलब्धियों की झलक पाठकों को मिलनी ही चाहिये। शहर के दूसरे हज़ारों मज़दूरों के साथ बंदरगाह के कर्मचारियों ने भी युद्धकालीन खतरे, कठिनाइयाँ और असुविधाएँ हँसते-हँसते सहीं तथा जनतांत्रिक शक्तियों की विजय में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई।

बंदरगाह पर युद्ध का प्रभाव

अभी बंदरगाह के व्यापार ने मंदी से उबरना आरंभ ही किया था कि पुनः छिड़ गए युद्ध ने इसके बनते काम में अड़ंगा लगा दिया। हाँलाकि लंदन तथा विश्व के अन्य बड़े बंदरगाहों की तरह कलकत्ता को इस युद्ध का पूरा झटका नहीं सहना पड़ा फिर भी युद्ध के दूसरे भाग में जापान के पदार्पण से कलकत्ता भी इसकी ज़द में आ गया। कमिश्नरों और प्रशासन के लिये युद्ध के वे दिन अत्यन्त दुश्चिन्ता और उत्तेजना से भरे दिन थे।

अक्सर कहा जाता है कि युद्ध के दौरान कलकत्ते में अतिरिक्त आवागमन हुआ जिससे पत्तन न्यास की अच्छी आय हुई। 1945-46 की अपनी प्रशासनिक रिपोर्ट में पत्तन न्यास के सभापति सर थॉमस एल्डरटन ने इसका ज़ोरदार खंडन किया। उन्होंने कहा कि युद्ध के दूसरे दौर में बंदरगाह व्यस्त अवश्य रहा किन्तु 1940-41 से 1945-46 ई. तक के छः आर्थिक वर्षों में उसकी कुल ढुलाई 7,436,846 टन थी। दो युद्धों के दौरान किसी भी मंदी वाले वर्ष की ढुलाई से यह ढुलाई कम थी।4

1939-40 ई. के दौरान बंदरगाह का व्यापार थोड़ा प्रभावित हुआ। बंदरगाह के सामान्य कार्यों को बाधित किये बिना कमिश्नर सेना का सहयोग कर सके, किन्तु 1940-41 ई. में कुल टनेज लगभग 100 लाख टन से गिर कर 70 लाख टन पर पहुँच गया। अगले वर्ष 1941-42 ई. में भी लगभग यही हाल रहा। आवागमन में कमी होते हुए भी बंदरगाह हर समय भरा दिखाई देता था। कभी-कभी ज्वार के समय तो गोदी की प्रत्येक बर्थ भरी होती थी। मध्य पूर्व में सेना को पर्याप्त मात्रा में सामग्री भेजी गई थी। इसकी कठिन लदाई के धीमे कार्य से जहाजों को अधिक फँसे रहना पड़ता था पर इस अवरोध का मुख्य कारण आयातित माल की धीमी उतराई थी। औसतन युद्ध के पहले की तुलना में कमिश्नरों के परिवहन छाजनों और सहनों (यार्डों) में चार-पाँच गुना माल अधिक पड़ा था। व्यापारिक जहाजों की देरी का एक कारण जहाज़ के दस्तावेज़ों का देर से पहुँचना तथा सुरक्षा कारणों से सरकार का नियंत्रण था। सरकारी जहाजों के मामले में उनके तट पर पहुँचने के बाद उनकी माल उतराई की योजना बनाई जाती थी। कमिश्नरों को इन कारणों से बहुत असुविधा का सामना करना पड़ा। अक्सर परिवहन छाजन उन्हें खाली किये जाने की प्रक्रिया के पहले ही लगभग पूरे भर जाते थे। जिससे लदाई का कार्य असंभव हो जाता था। कभी-कभी कमिश्नरों को माल को रेल से स्टेशन तक पहुँचाने के लिये तब कहा जाता था जब आरक्षण बंद हो चुका होता था अथवा उनसे उनकी क्षमता से अधिक भंडारण की माँग की जाती थी।5

1942-43 ई. के युद्ध और उसमें केन्द्रीय शक्तियों की यूरोप और एशिया दोनों स्थानों की जीत का बंदरगाह के व्यापार पर अच्छा-खासा प्रभाव पड़ा। जापानी सेना ने एक के बाद एक शहर - हॉन्गकॉन्ग, सिंगापुर और रंगून पर अधिकार जमा लिया। कलकत्ते का भविष्य भी अधर में लटक गया। कलकत्ते पर आधा दर्जन जापानी हवाई हमलों ने युद्ध क्षेत्र से कलकत्ते की निकटता लोगों को समझा दी थी।

अप्रैल माह में बंदरगाह को खाली करने के प्रयास और जहाजों की आवाजाही पर भारी रोक ने बंदरगाह के आवागमन को कम कर इसके सामान्य कार्य-व्यापार को बाधित किया। 1942-43 ई. के व्यापार का परिमाण पिछले वर्ष के व्यापार के आधे से भी कम था। स्वाभाविकतः कमिश्नरों की आय गिरी, उनके अनुमानित बजट से इसमें 69 लाख रुपयों की कमी आई। कमिश्नरों ने अपनी इस स्थिति को सुधारने के हर-संभव प्रयास किये। यहाँ तक पत्तन न्यास की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट का प्रकाशन 1942-43 से 1944-45 ई. तक स्थगित रखा गया। सभापति की संक्षिप्त टिप्पणी से परम्परागत विस्तृत रिपोर्ट की रस्म का निर्वाह किया गया। कमिश्नरों पर कई खर्च बढ़ गए थे जैसे ए. आर. पी., महँगाई भत्ता, सस्ते दामों पर राशन उपलब्ध करवाना।6 ये बढ़े हुए खर्च कमिश्नरों के खर्च घटाने के प्रयासों के प्रति संतुलन से अधिक थे। अधिकांश युद्ध पीड़ित देशों की तरह भारत को भी गंभीर मुद्रास्फीति का सामना करना पड़ा। और ऐसी स्थितियों में 1943 ई. में बंगाल को अकाल का सामना करना पड़ा। बर्मा से आने वाला चावल रोक दिया गया था। कलकत्ते पर पहला हवाई हमला होते ही खद्यान्नों का मूल्य आसमान छूने लगा। इस नीम पर करेला चढ़ा कि बर्मा के रास्ते आगे बढ़ रहे जापानियों को रोकने के लिये सरकार ने बंगाल में भूमि के लिये सर्वक्षार नीति (जलाना और उजाड़ना) अपनाई। संक्षेप में सन् 1942-43 ई. बंदरगाह के लिए एक कठिन वर्ष था। 1942 ई. में रंगून जाने वाले कुछ जहाजों को कलकत्ते की ओर मोड़ दिया गया। इनकी माल ढुलाई में लगे समय ने यहाँ परिवहन छाजनों और अहातों में माल का ढेर बढ़ा दिया। इससे पहले से ही मजदूरों की कमी झेल रहे कलकत्ता बंदरगाह के काम पर असर पड़ा। अप्रैल 1942 ई. में दुश्मन के हमले के भय से कलकत्ता बंदरगाह कुछ महीनों के लिये बंद कर दिया गया। यहाँ पर बहुत थोड़ी-सी संख्या में जहाज़ पहुँचे। 1942-43 ई. के आरम्भिक चार महीनों का आवागमन सामान्य काल के एक महीने के आवागमन के बराबर था। यहाँ तक कि प्रतिबंधों में लगातार छूट पर भी इस वर्ष केवल 3,626,293 टन माल ढोया गया।7

इसके साथ ही बंदरगाह को उपकरणों का नुकसान सहना पड़ा। अप्रैल महीने में अतिरिक्त माल लदाई के लिये कुछ लंगरों की ज़ंजीरें उठा ली गई तो कुछ लंगर ही हटा लिये गये। कुछ नौकाएँ और एक जहाज़ युद्ध के कार्यों में लगा दिये गए। आपातकालीन स्थितियों में ऐसा किया जाना आवश्यक था, किन्तु युद्ध के बाद बंदरगाह को बड़ी हानि उठानी पड़ी।8

दिसम्बर 1942 और जनवरी 1943 के हवाई हमलों ने गोदी के मज़दूरों को आतंकित कर दिया। उनमें से बहुतों ने घबराकर कलकत्ता छोड़ दिया। कमिश्नरों को मज़दूर देने वाली ठेकेदार मैसर्स बर्ड एंड कम्पनी में म.जदूरों का अकाल पड़ गया। कमिश्नरों के निम्न श्रेणी के बहुत से कर्मचारी भी चले गए। यह कमी विशेषकर परिवहन विभाग में अधिक पाई गई जहाँ सेना की दो रेलवे कम्पनियों के कारण पहले से काम लगभग ठप पड़ा था। जनवरी 1943 में एक तिहाई कार्य हो सका। फरवरी में भी कार्य-गति धीमी रही। मजदूरों की कमी से माल उठाया नहीं जा रहा था। सामान्य आवागमन के अभाव में पूरा बंदरगाह अवरुद्ध पड़ा था।9

हवाई हमलों ने बंदरगाह की निजी ए.आर.पी. सेना की आवश्यकता बना दी। इसके निर्माण की दिशा में कदम उठाए गए। युद्ध के अंत तक इस फौजी टुकड़ी में सभी पदों के लगभग 3000 लोग थे। आपातकालीन परिस्थितियों से निबटने में यह सेना पूर्णतः सक्षम थी। हवाई खतरों के टल जाने के बाद भी सेना के बड़े अंश को बनाए रखना पड़ा क्योंकि गोदियों पर बहुत सारा गोला-बारूद और हथियार आदि पड़े हुए थे।

अप्रैल 1943 ई. में कमिश्नर बढ़ते हुए अमेरिकी सेना भंडारों से सचेत हुए। प्रत्यक्षतः बंदरगाह को गोदामों के अभाव में बहुत सारी सामग्री का भंडारण उनके बाहर करना पड़ा। माँग की आशा में कमिश्नरों ने अपनी भंडारण सुविधाएँ पहले ही बढ़ा

ली थी और अमेरिका सेना के भंडारण के छाजनों के लिये उन्हें जगह मुहैया करवा दी थी। 1943 ई. में माल ढुलाई की मात्रा बहुत अधिक नहीं थी फिर भी स्थितियाँ ऐसी थीं कि आयात माल की ढुलाई के बिना कलकत्ता अपने कम भार की ढुलाई के इरादे के निर्वाह में भी असमर्थ था। सरकार का इस ओर ध्यान आकर्षित किया गया कि आयातित माल की ढुलाई और बंदरगाह के बाहर भंडारण की व्यवस्था की जाये।10

दिसम्बर 1942 में कमिश्नरों ने प्रति वर्ष 18 लाख रुपयों की अतिरिक्त आमदनी के लिये वर्तमान आवागमन पर शुल्क में वृद्धि की, किन्तु बहुत जल्दी ही यह समझ आ गया कि यह अपर्याप्त है। अतः फरवरी 1943 में कमिश्नरों ने सरकार से आर्थिक सहायता माँगी। उनका कहना था यद्यपि इस युद्ध ने सभी बंदरगाहों को कठिनाई में डाला है, पर भारत के इस पूर्वी बंदरगाह की कुछ विशेष समस्याएँ हैं। अगर सरकारी सहायता नहीं मिलती तो शुल्क में 50% की वृद्धि का बस एक विकल्प बचता है। सरकार की सहायता न मिलने की स्थिति में परिवर्द्धित शुल्क तालिका तैयार कर ली गई। आर्थिक वर्ष की समाप्ति के पश्चात् ये परिवर्द्धित शुल्क इस प्रावधान के साथ लागू किये गए कि आवागमन के सामान्य होते ही इन्हें पुनः पहले जैसा कर दिया जायेगा किन्तु तटीकरण और जहाजों की माल ढुलाई (landing and shipping charges) शुल्क बढ़ी हुई दरों पर ही स्थायी रहेंगे।11

सेना ने पत्तन कमिश्नरों के श्रमिकों की सुरक्षा के लिये भारत सुरक्षा इकाई (Defence of India unit) गठित करने का विचार किया। इसमें लगभग प्रत्येक उपयुक्त व्यक्ति को सदस्य बनाया गया। जहाजी कुलियों के लिये अलग इकाई गठित की गई, किन्तु उनकी सदस्य संख्या 3,000 व्यक्तियों तक सीमित रखी गई।12

1943 ई. के उत्तरार्द्ध में बंदरगाह की व्यस्तता बढ़ी। ऐसे अवसर भी आए जब जहाजों को खाली न होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ी, किन्तु माल ढुलाई का कार्य अभी भी धीमी गति से हो रहा था। तेजी से कार्य कर रहे कमिश्नरों ने यह समझने में देर न लगाई कि भविष्य में सेना के बढ़ते आवागमन के लिये बंदरगाह में बहुत से सुधार करने होंगे। लंबे समय की यह योजना इतनी बड़ी हो गई कि कार्य की अच्छी प्रगति पर भी अतिरिक्त लंगरगाहों और दूसरी अतिरिक्त भौतिक सुविधाओं की ज़रूरत पड़ी। कमिश्नरों के मुख्य अभियंता ने खिदिरपुर गोदी में तीन नई बर्थें, किंग जॉर्ज गोदी में दो नई बर्थें, प्रिंसेप घाट पर दो निजी बर्थें, दो अतिरिक्त बर्थें, किंग जॉर्ज गोदी में एक भारी उत्तोलक यार्ड, कोयले के लिये एक नया घाट, तीन समतल लदाई लंगरगाहें और बजबज में दो अतिरिक्त बर्थों के निर्माण की योजना बनाई। वर्तमान ढाँचे को बिना छेड़े इससे ज़्यादा निर्माण नहीं किये जा सकते थे। तत्काल क्रियान्वित होने वाली इस योजना को सराकर और कमिश्नरों ने पारित कर दिया। बड़ी तेजी से कार्य हुआ किन्तु ड्रेजिंग प्लान्ट की कमी के कारण कुछ बर्थें सक्रिय नहीं हो सकीं।13

5 दिसम्बर 1943 को हुआ जापानी हमला केवल कलकत्ता ही नहीं बल्कि बंदरगाह के लिये भी दुस्वप्न था। खिदिरपुर गोदी पर सीधे बम बरसाए गए। बहुत से लोग मारे गए, किन्तु बमों की संख्या देखते हुए माल का कम नुकसान हुआ। मैसर्स बर्ड एंड कम्पनी के मज़दूरों का बहुत नुकसान हुआ। कुछ समय तक खिदिरपुर गोदी पर काम करने के लिये कोई मज़दूर तैयार नहीं था।14 कमिश्नरों के 42 कर्मचारियों की मृत्यु हुई। बमबारी के दौरान जब सभी कलकत्ता निवासी अत्यन्त भयभीत थे कमिश्नरों के कर्मचारियों ने अत्यन्त बहादुरी का परिचय दिया। छोड़ कर भागने वालों की संख्या नगण्य थी। ड्रेजर सैंडपाइपर के मुख्य अभियंता श्री डी.बी. मैनिंग को उनकी वीरता तथा कर्त्तव्यपरायणता के लिये एम.बी.ई. से अलंकृत किया गया। सलामत उल्लाह नामक लश्कर को ब्रिटिश एम्पायर मेडल (सिविल विभाग) दिया गया। जनाब अली (प्रथम श्रेणी इन्लैन्ड मास्टर), तुफैल अहमद

(प्रथम श्रेणी इन्लैन्ड मास्टर) और मुहम्मद इस्माइल (इन्लैन्ड मास्टर) के नाम उनकी बहादुरी के लिये गज़ट ऑव इंडिया में प्रकाशित हुए तथा उनकी बहादुरी की प्रशंसा की गई।15

अमेरिकी सेना की भूमिका

जनवरी 1944 में किंग जॉर्ज गोदी का एक कार्यरत छाजन अमेरिकी सेना को सौंपे जाने का निर्णय लिया गया। अमेरिकी सेना के लिये उपकरण और सैनिक आपूर्ति के लिये यह एक अच्छा प्रबंध था। उन्होंने अच्छा काम किया। अमेरिकी सेना के लिये यह आवासन पर्याप्त से अधिक ही प्रमाणित हुआ। जुलाई 1944 से 'A' बर्थ पुनः कमिश्नरों के अधिकार में आ गई। कहा जाता है कि केवल 45.5 घंटो में 4,508 टन माल की ढुलाई कर अमेरिकी सेना ने युद्धकालीन विश्व कीर्त्तिमान स्थापित किया। किन्तु कमिश्नरों ने 63 घंटों में किंग जॉर्ज की इसी गोदी की इसी 'A' बर्थ से 6,536 टन की ढुलाई कर इस कीर्तिमान को तोड़ दिया। बाद में खिदिरपुर गोदी में एक नई बर्थ से 51.25 घंटों में 7,064 टन की ढुलाई कर उन्होंने अपना पिछला कीर्तिमान तोड़ा।16

जहाज़ के माल को सड़क मार्ग से गोदाम तक पहुँचाने की सुविधा और जहाज़ के आने के पहले उसकी माल उतराई की पूर्व योजना ने कमिश्नरों के कार्य की गति तीव्र की। सरकारी विभागों तथा अन्य सेवाओं ने भी इसके सुधार में सहायता दी।

1943-44 में यद्यपि माल बहुत कम था किन्तु उसकी ढुलाई अधिक सुगमता पूर्वक हुई। 1944-45 की रिपोर्ट प्रस्तुति में सभापति ने संतुष्ट टिप्पणी करते हुए कहा - "अब यह समझने की आवश्यकता है कि आप बंदरगाह को खाली किये बिना उसमें माल भरते नहीं रह सकते। आप अपने जहाजों का माल तभी जल्दी उतार सकेंगे जब परिवहन क्षेत्र में स्थान हो।"17

बंदरगाह निदेशक की नियुक्ति

अप्रैल 1944 ई. में पत्तन न्यास के सभापति सर थॉमस एल्डरटन ने भारत सरकार के युद्ध परिवहन विभाग के सचिव का 23 मार्च 1944 को लिखा गया पत्र कमिश्नरों के सामने प्रस्तुत किया जिसमें उन्हें बंदरगाह निदेशक की नियुक्ति की सूचना दी गई थी। इस निदेशक का कार्य बंदरगाह से सम्बन्धित सभी विभागों के बीच कार्य समन्वय का था। सर थॉमस वर्तमान परिस्थितियों में ऐसी नियुक्ति के सम्पूर्ण पक्ष में थे। वे इससे सहमत थे कि किसी समन्वयक अधिकारी के बिना बंदरगाह की सुविधाओं का सर्वोत्तम प्रयोग नहीं हो सकता। वे बंदरगाह कमिश्नरों द्वारा ही समन्वयन कार्य किये जाने के विरुद्ध थे क्योंकि कमिश्नर स्वयं संचालन तंत्र का एक हिस्सा थे जब कि सभापति का विचार था कि समन्वय अधिकारी को प्रत्येक भाग से स्वतंत्र होना चाहिये। उनके विचार से इस कार्य को करने वाला व्यक्ति सीधे भारत सरकार के प्रति जवाबदेह हो। सभापति की ये सिफारिशें कमिश्नरों ने मान लीं। वे निदेशक को अपनी क्षमतानुसार हर प्रकार की सहायता देने को प्रस्तुत थे।18

प्रत्यक्षतः इस पद की सफलता इस पर बैठने वाले अधिकारी के निजी गुणों पर निर्भर थी। भारत सरकार के सौभाग्य से इस पद पर श्री एफ.ए. पोप आसीन हुए। श्री पोप ने मई 1944 में पदभार ग्रहण किया। 1944 ई. के उत्तरार्द्ध तथा 1945-46 ई. के प्रथमार्द्ध में बंदरगाह के भारी आवागमन को उन्होंने अत्यन्त कुशलता पूर्वक संभाला। श्री पोप को फरवरी 1945 में इंग्लैंड

लौट जाना था। उनके स्थान पर आए ब्रिगेडियर सर गॉडफ्रे रोड्स ने अक्टूबर 1945 में इस पद समाप्ति तक इस कार्य भार को सँभाला।19

1944 ई. के अंत से शत्रुता समाप्ति के दौर तक आवागमन अत्यधिक व्यस्त रहा। बढ़ी सुविधाओं और बेहतर उपकरणों के बाद भी बंदरगाह को पूरा दम लगाकर कार्य करना पड़ रहा था। इस दवाब को सैन्य अभियानों की लदाई-ढुलाई ने बढ़ा दिया। फलतः कार्य गति धीमी पड़ गई। जिस मात्रा में यह कठिनाई से ढुलाई योग्य माल आ रहा था उसे सम्पूर्णतः निबटाया जाना तो संभव नहीं था फिर भी सरकारी आयात की ढुलाई में हुए जबर्दस्त सुधार ने स्थिति को सामान्य बनाए रखा। कार्य भार सँभालने के लिये बंदरगाह प्रशंसित हुआ। इस सम्बन्ध में सभापति ने पुनः उदारतापूर्वक सेना और आपूर्ति विभाग को श्रेय देते हुए कहा कि उन्हें उनके कार्यानुसार पर्याप्त श्रेय नहीं दिया गया। सेना के सहयोग के बिना "इन सुधारों का लाभ नहीं होता तथा अवरुद्ध माल के कारण हम उतनी माल ढुलाई नहीं कर पाते जितनी कर सके।20

युद्ध के दौरान कलकत्ता बंदरगाह द्वारा की गई सेवा प्रेरणादायक है। 1939 ई. के इस युद्ध के लिये बंदरगाह संस्थान तैयार नहीं था फिर भी उसने इन परिस्थितियों का सामना दृढ़ता और साहस के साथ किया। उसने सम्पूर्णतः बदलती हुई विपरीत परिस्थितियों में बढ़ती माँग को सफलतापूर्वक पूरा किया। एक बिन्दु पर जाकर बंदरगाह की जीवन गति रुक गई थी। इन सभी समस्याओं को धैर्यपूर्वक सामना कर उनका समाधान किया गया। अपने सामान्य कार्य के साथ बदंरगाह ने युद्धकालीन गतिविधियों में महत्त्वपूर्ण योगदान दिया। इसने सुदूर पूर्व पर सैन्य हमले की तैयारी में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई और मित्र राष्ट्रों को विजय दिलवाई। कमिश्नरों और प्रशासन के लिये युद्ध के वे दिन गहरी चिन्ता और संघर्ष से भरे हुए थे। अपने विश्वास अपनी दृढ़ता से वे आधुनिक इतिहास के सबसे बड़े विध्वंस से सफलता पूर्वक उबर सके।

अध्याय 14
युद्धोपरान्त पुनर्निर्माण

युद्ध के बाद बनने वाले विश्व में कुछ शक्तियों की विशेष भूमिका रही। इसमें एशियाई और अफ्रीकी देशों की राष्ट्रभावना का मुख्य स्थान था। इन देशों का योरोपियनों के विरूद्ध संघर्ष क्रमशः सफल होने लगा था। ये अपने स्वराज्य के अधिकार, सम्पूर्ण स्वाधीनता के प्रति आग्रही हो उठे थे। यह अत्यन्त गरीबी और कष्टों के बीच जीवन व्यतीत कर रहे लोगों का विरोध था जो दिनों दिन बढ़ते आर्थिक वैषम्य से और उग्र होता जा रहा था।1 युद्ध समाप्त होने तक भारत बड़े परिवर्तन के द्वार पर खड़ा था। युद्ध और उसके दुष्परिणामों के साथ ही भारत में बढ़ते साम्प्रदायिक वैमनस्य ने स्थिति को जटिल और अस्थिर बना दिया था। देश के दुर्भाग्य से इस वैमनस्य ने कई स्थानों पर दंगों का रूप ले लिया। इस बीच भारतीय नेताओं और ब्रिटिश सरकार के बीच बातचीत भी चल रही थी। भारतीयों को सत्ता का हस्तान्तरण तय हो चुका था। सितम्बर 1946 ई. में अन्तरिम सरकार का गठन हो चुका था। 1947 में घटनाओं में तेजी आई और देश के नेताओं ने देश-विभाजन की बात मान ली। 15 अगस्त 1947 ई. को देश को स्वाधीनता मिली और नई सरकार का गठन हुआ। वास्तव में यह यात्रा का अंत नहीं आरंभ था जिसके पहले भाग में कठिनाइयों, खतरों और त्रासदियों का अंधकार छाया रहा था। विभाजन ने अनगिनत परिवारों का समूल विनाश कर दिया। यह इतिहास का सबसे बड़ा विस्थापन था। देश के कई भागों में भयानक साम्प्रदायिक दंगे हुए। 1948 ई. में महात्मा गाँधी तक की हत्या कर दी गई।

धीरे-धीरे देश में स्थिरता आने लगी। राष्ट्र ने सँभलना शुरु किया। भारतीय राज्यों का एकीकरण भारत सरकार की एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि थी। 1950 ई. में, संविधान सभा द्वारा निर्मित, संविधान लागू होना देश के विकास का एक और महत्त्वपूर्ण पड़ाव था। भारत का एक गणराज्य देश के रूप में उदय हुआ। अब तक विभाजन और विस्थापन की समस्या से जूझ कर देश में आन्तरिक शान्ति स्थापित हो चुकी थी।

बंगाल का मुख्य बंदरगाह होने के नाते कलकत्ता बंदरगाह ने विभाजन के सदमे को सहा। पत्तन न्यास अब तक जिन स्थितियों में काम करता रहा था उससे स्वाधीनता के बाद की परिस्थितियाँ सर्वथा भिन्न थीं। फिर भी न्यास ने मूल सरकारी नीतियों और देश की आवश्यकतानुसार कार्य विधि अपनाने में अद्भुत तत्परता दिखाई। सरकार ने नेहरु के नेतृत्व में नव भारत के निर्माण का स्वप्न देखा था जिसका मुख्य उद्देश्य 40 लाख भारतीयों के जीवन स्तर को उन्नत बनाना था जिसे गरीबी और उपेक्षा के काले सायों ने डस रखा था। भारत की आर्थिक स्वाधीनता के विकास का मूल जनता के विकास से जुड़ा था। कलकत्ता बंदरगाह जैसी संस्थाएँ भारत के इस लक्ष्य में बड़ी सहायक हो सकती थीं।

स्वाधीन भारत का बंदरगाह

स्वाधीन भारत के अन्य संस्थानों की भाँति कलकत्ता बंदरगाह ने भी 15 अगस्त 1947 के स्वाधीनता दिवस समारोह में भाग लिया। कलकत्ते की गोदियों पर उस समय 25 जहाज़ थे। यह घोषणा पहले से ही कर दी गई थी कि स्वाधीनता दिवस के

उपलक्ष्य में सभी जहाज़ों पर तिरंगा फहराया जायेगा। इस अवसर पर जहाजों को सजाया भी गया।2 पत्तन न्यास भी पूरे उल्लास के साथ इस स्वाधीनता उत्सव में सम्मिलित हुआ किन्तु उसने अपने दैनन्दिन सामान्य कार्यों को बाधित नहीं किया।3

पहले भारतीय सभापति

ब्रिटिश साम्राज्य के चमकते मध्याह्न में 1947 ई. तक पत्तन न्यास में अंग्रेज सभापति की अटूट परम्परा रही। 18 अप्रैल 1947 में अन्तरिम सरकार की नीतियों के अनुसार भारतीय प्रशासनिक सेवा के सदस्य श्री एन. एम. अय्यर को न्यास का पहला भारतीय सभापति नियुक्त किया गया। श्री एस. एल. दास पहले भारतीय उपसभापति बने। इन दोनों भारतीय अधिकारियों की नियुक्ति न्यास के ब्रिटिश सभापति सर थॉमस एल्डरटन और ब्रिटिश उपसभापति श्री डब्ल्यू. ए. बर्न्स के कार्यकाल की समाप्ति के बाद हुई। यहाँ से इन ब्रिटिशों का जाना बंदरगाह के एक युग के अवसान का संकेत था। सेवानिवृत्त हो रहे सभापति के लिये धन्यवाद प्रस्ताव श्री देबेश सी. घोष ने पढ़ा। सर थॉमस एल्डरटन ने न्यास पर अपने व्यक्तित्व की गहरी छाप छोड़ी थी। उनका कार्यकाल अनेक प्रकार की कठिनाइयों और दुश्चिंताओं से भरा रहा इनमें सबसे बड़ी कठिनाई द्वितीय विश्व युद्ध थी। इस कठिनाई के दौर में सर थॉमस एल्डरटन ने जिस कार्यकुशलता और योग्यता से कर्त्तव्य निर्वाह किया वह उनकी अद्भुत प्रशासनिक क्षमता और नेतृत्व शक्ति का परिचायक है। बंदरगाह की प्रगति में उन्होंने महत्त्वपूर्ण योगदान दिया। न्यू ब्रिज के निर्माण के दौरान न्यू हावड़ा ब्रिज कमिश्नरों के सभापति सर थॉमस एल्डरटन ही थे। अपने कर्मचारियों के कल्याण के लिये वे सदैव सचेष्ट रहे तथा उनके लिये उन्होंने कई कल्याणकारी योजनाएँ आरंभ की। अपने कार्य के प्रति तत्परता और अपनी कर्त्तव्यपरायणता, अपनी जिन्दादिली और अपनी स्वभावोचित् सौम्यता के कारण वे अपने सहयोगियों में अत्यन्त लोकप्रिय थे।5 खिदिरपुर गोदी के लिये कर्ज उगाही के लंबे समय से चले आ रहे विवाद को सुलझा लेना उनकी प्रशासनिक क्षमता का प्रमाण था। अपने अनथक प्रयासों से एल्डरटन सरकार और पत्तन न्यास के बीच चल रहे इस विवाद को 1937 ई. में सुलझाने में सफल रहे।6

यद्यपि एल्डरटन की ख्याति के समक्ष उप सभापति डब्ल्यू. ए. बर्न्स की ख्याति धूमिल पड़ जाती है, किन्तु वे भी अत्यन्त कुशल एवं अनुभवी प्रशासक थे। 1909 ई. में असिस्टेंट ट्रैफिक मैनेजर के रूप में वे कमिश्नरों की सेवा में आए। 1930 ई. से उन्होंने ट्रैफिक मैनेजर और उप सभापति का युग्म भार सँभाला तथा 1940 ई. से केवल उप सभापति के रूप में कार्य आरंभ किया। कमिश्नरों की सेवा में आने के बाद उन्होंने कानून की पढ़ाई की तथा 1925 ई. में वे बार द्वारा निमन्त्रित किये गए। उनके अनुभव और कानूनी ज्ञान ने उन्हें कमिश्नरों के प्रत्येक कानूनी मसले पर अधिकारी प्रशासक बनाया। कलकत्ता बंदरगाह पर उनकी शोधपरक पुस्तक "*नोट्स ऑन द कैलकटा पोर्ट एक्ट,* 1890 उनके इस गुण का प्रतिफलन है। यह पुस्तक कलकत्ता बंदरगाह सम्बन्धी सूचनाओं का भंडार है। पत्तन न्यास को उन्होंने 38 वर्षों की अमूल्य सेवा प्रदान की। कमिश्नरों ने उनकी सेवानिवृत्ति पर इस अप्रतिम सेवा के लिये अत्यन्त सरहाना की।7

बंदरगाह आयोग में परिवर्तन

स्वाधीनता के बाद देश के मूलभूत ढाँचे में तद्नुरुप परिवर्तन की आवश्यकता अनुभूत की गई। नवीन माँगों के अनुसार पत्तन आयोग का संविधान भी बदला गया। 1948 ई. के एक्ट 36 द्वारा कमिश्नरों की संख्या बाईस की गई थी। सभापति और उप सभापति के अतिरिक्त चुंगी कलक्टर, कलकत्ता निगम का मुख्य कार्यकारी अधिकारी, ई. आई. और बी. एन. रेलवे के मुख्य प्रबंधकों को पदेन रूप में नियुक्त किया गया। इस क्रम में केन्द्र सरकार द्वारा व्यापारिक नौवहन विभाग का एक प्रतिनिधि और सुरक्षा विभाग का एक प्रतिनिधि, राज्य सरकार का एक प्रतिनिधि सदस्य रूप में चुने जाते थे। बोर्ड ऑव कमिश्नर्स में श्रमिक प्रतिनिधि का चुना जाना एक महत्त्वपूर्ण परिवर्तन था। इस सम्बन्ध में सिफारिश की गई थी 1930 ई. में जो अब जाकर लागू हुई। केन्द्र सरकार द्वारा पंजीकृत म.जदूर संगठनों से सलाह मशवरा कर दो श्रमिक प्रतिनिधि नियुक्त किए गए। इस नए पद पर सबसे पहले डॉ. (श्रीमती) मैत्रेयी बोस और श्री अधीर चंद्र बनर्जी आसीन हुए।8 इनके अतिरिक्त तेरह कमिश्नरों का चुनाव किया जाता था। इस चयनित कमिश्नरों में एक कलकत्ता निगम, एक हावड़ा म्यूनिसिपलिटी और शेष स्थानीय संस्थाओं के व्यापारिक हितों के प्रतिनिधि होते थे। जिन्हें केन्द्र सरकार की सहमति प्राप्त होती थी। कमिश्नरों की संख्या का निर्धारण भी केन्द्र सरकार के अधीन ही रखा गया।

बंदरगाह का व्यापार

बंदरगाह व्यापार की धड़कन की तरह होते हैं। युद्धोत्तर आर्थिक परिदृश्य में देश का सबसे बड़ा बंदरगाह होने के नाते कलकत्ता बंदरगाह ने अपनी इस भूमिका का यथोचित् निर्वाह किया। चालीस के दशक तक भारत का व्यापार संतुलन सकारात्मक ही था, किन्तु इसके निर्यात की कमाई ब्रिटिश पूँजी के डिविडेन्ट चुकाने में खर्च हो जाती थी। बने बनाए माल के आयात में 1930 ई. से शुरु हुई गिरावट द्वितीय विश्व युद्ध के अंत तक बनी रही। 1935-36 तक आयातित वस्तुओं में चीनी का अत्यन्त महत्त्वपूर्ण स्थान था। इसके बाद घरेलू उत्पादन से यहाँ की माँग की आपूर्ति होने लगी, किन्तु 1937 में बर्मा के अलग हो जाने से खाद्यान्न विशेषकर चावल के आयात की आवश्यकता पड़ी। द्वितीय विश्व युद्ध ने एक सीमा तक भारतीय उद्योग की बढ़त में एक भूमिका निभाई थी। आयात में कमी, निर्यात में वृद्धि, मित्र राष्ट्रों को वस्तुओं की आपूर्ति ने भारत को न केवल अपनी स्टर्लिंग कर्ज राशि चुकाने में सक्षम बनाया वरन् एक प्रभावोत्पादक स्टर्लिंग कोष निर्माण में भी समर्थ बनाया।

हाँलाकि व्यापार का यह सकारात्मक संतुलन युद्ध समाप्ति के साथ ही विलुप्त हो गया। देश में छाई मुद्रास्फीति ने निर्यात व्यापार को प्रभावित किया। उदाहरण के लिये भारत की कुल विदेशी मुद्रा का 33% और अर्जित नगदी का 62% जूट उत्पादन उपलब्ध करवाते थे, किन्तु ये इतने महँगे हो गए कि अमेरिका जैसे देशों में इनकी जगह कागज और सूती कपड़े के निर्यात में वृद्धि हुई।10 इसके साथ ही युद्धोत्तर आर्थिक स्थिति में अधिक आयात की आवश्यकता हुई ताकि युद्ध कालीन आत्मसंयम से छुटकारा पाया जा सके, साथ ही मुख्य उपकरणों, जिनकी दरों में कमी आ गई थी, को बदला जा सके और उपभोक्ता सामग्रियों की लंबित माँग को पूरा किया जा सके।

1947 के देश विभाजन ने अनिश्चितता की स्थिति उत्पन्न की। भारत की निर्यात क्षमता आयातित कच्चे माल पर निर्भरता के कारण घटी। निर्यात सूची से जूट, सूती वस्त्र आदि न केवल गायब हो गए बल्कि आयात सूची में महत्त्वपूर्ण हो गए। नगद राशि

खर्च कर बहुत सा खाद्यान्न भी आयात करना पड़ा। इन स्थितियों के सुधार के लिये कई कदम उठाए गए - उपभोक्ता सामग्री के आयात पर प्रतिबंध, निर्यात बढ़ाने पर अधिक बल, द्विपक्षीय व्यापार समझौतों से घरेलू खपत की सामग्रियों के कच्चे माल के उत्पादन का अधिकाधिक प्रयास। कुछ वस्तुओं पर लगे करों में राहत दी गई तथा कच्चे माल के आयात कर में कमी की गई।

सितम्बर 1949 ई. में रुपये के अवनत मूल्य ने भारत के विदेश व्यापार में सकारात्मक भमिका निभाई। इसे तरल मुद्रा क्षेत्र में निर्यात व्यापार का अप्रत्यक्ष लाभ भी कह सकते हैं।

1950-51 में युद्ध के बाद पहली बार भारत के व्यापार ने 2150 लाख रुपयों का संतुलन दिखाया। किन्तु विकास के लिये आरंभ की गई पंचवर्षीय योजनाओं और भारतीय उद्योग के लिये मशीनी उपकरणों के आयात ने यहाँ का व्यापार घाटे में ला खड़ा किया।11

कलकत्ता बंदरगाह के व्यापार ने इन सभी रुझानों को बिल्कुल स्पष्ट कर दिया। युद्ध व्यापार में उल्लेखजनक बढ़ोत्तरी हुई। इस वर्ष समुद्री रास्ते से हुए व्यापार का कुल टनेज 10,883,443 टन था जो पिछले वर्ष 1929-30 के कीर्तिमान 10,871,166 टनेज से थोड़ा सा अधिक था। यह बढ़ोत्तरी मुख्यतः ब्रिटिश सेना के सुदूर पूर्व और अमेरिकी सेना के भंडारों के कारण थी जो बाद में अमेरिका वापस चली
गई। 1945-46 ई. के प्रथमार्द्ध में 1,700,000 सैन्य सामग्री तट पर लगी थी और कुल मिला कर "अन्य मालवाही जहाजों" का 3,201,170 टन माल किनारे पर लगा था। इस प्रकार यह 1939-40 के कुल टनेज से अधिक था। आवागमन पहले से अधिक कठिन था क्योंकि अब इसमें सैन्य सामग्री अधिक थी उसमें भी उत्तोलकों (Lifts) की संख्याअधिक थी।12

1946-47 का बजट यह सोच कर तैयार किया गया कि सैन्य आयात बंद हो जायेगा, किन्तु वास्तव में इस वर्ष 96,036 टन सैन्य सामग्री उतारी गई और 421,927 टन सामग्री जहाज़ पर लादी गई।13 युद्ध के बाद 1046-47 से 1951-52 तक कलकत्ता के समुद्री व्यापार आवागमन तालिका से इस स्थिर प्रगति का पता चलता है -

वर्ष	समुद्री व्यापार आवागमन का कुल टनेज
1946-47	6,438,065
1947-48	6,949,528
1948-49	8,163,067
1949-50	8,774,821
1950-51	7,201,499
1951-52	9,582,98214

इस काल में कलकत्ता में आयात होने वाली मुख्य वस्तुएँ थीं - नमक, पेट्रोलियम, रसायन, सीमेंट, डामर, अलकतरा, ल्यूब्रिकेटिंग ऑयल, दूसरे प्रकार के तेल, रेलवे सामग्री, मशीनें, लोहा और स्टील। कलकत्ता से निर्यात की जाने वाली मुख्य वस्तुएँ थीं - कोयला, बोरा और जूट, चाय, हड्डियाँ और अस्थिचूर्ण, कच्चा लोहा, मैंगनीज़ और लौह अयस्क। इन वर्षों में लोहा और स्टील की सामग्री का निर्यात किया जाना उल्लेखजनक है।

बंगाल विभाजन से बंदरगाह प्रशासन को चिन्तित होना ही था। आवागमन की भारी कमी की आशंका की गई। हाँलाकि 1947-48 वर्ष के व्यापार आकलन में कमिश्नरों ने इस आशंका को निराधार पाया। पिछले वर्ष की तुलना में आयात में 21.7 ऽ और निर्यात में 1.5% की बढ़ोत्तरी दर्ज की गई। अर्थात् कुल व्यापार में 8% की बढ़ोत्तरी हुई।15 भारत के व्यापार में अपनी केन्द्रीय भूमिका के निर्वाह में कलकत्ते ने अपनी परम्परा को पूर्ववत् बनाए रखा।

नया दृष्टिकोण

व्यापार के विकास ने कलकत्ता बंदरगाह पर नए दबाव बनाना आरंभ किया। बढ़ते व्यापार ने इसकी हर क्षमता का भरपूर उपयोग किया। प्रत्यक्षतः युद्ध के बाद के परिदृश्य में अपनी सक्रिय भूमिका निबाहने के लिये और अपना निर्यात बढ़ाने के लिये बंदरगाह की पुनर्वास प्रक्रिया को तीव्र किया जाना चाहिये था। विदेशी दासता की समाप्ति के साथ देश की महत्त्वपूर्ण समस्याओं के प्रति दृष्टिकोण परिवर्तन की माँग उठी। बंदरगाह के रूप में कलकत्ते की स्थिति अनूठी थी। इसने पूरे पूर्वी भारत के औद्योगिक चक्र की अबाध गति को बनाए रखा था। भारत के मुख्य व्यावसायिक केन्द्र के रूप में इसके महत्त्व पर हम पहले भी प्रकाश डाल चुके हैं।

अब स्वाधीन भारत ने इस बंदरगाह को नए दायित्व सौंपे। इस बंदरगाह को नई भूमिका का निर्वाह करना था, किन्तु यह दोहरी समस्या से जूझ रहा था। युद्ध से त्रस्त कलकत्ता बंदरगाह पहले से ही अतिरिक्त बोझ से कराह रहा था। वर्षों से उसके बोझ को हल्का करने का कोई गंभीर प्रयास नहीं हुआ था। वर्षों की उपेक्षा अब अपना असर दिखाने लगी थी। सबसे पहले अत्यधिक पुराने और प्रयोग में आ चुके उपकरणों को तुरंत हटाया जाना आवश्यक था। फिर बंदरगाह को आवागमन के विस्तार और उसकी गति से ताल मिलाकर चलना था। भारत सरकार लोगों की जीवन शैली में सुधार चाहती थी अतः विकास और उद्योग हेतु कच्चे माल की माँग में बढ़ोत्तरी का प्रभाव रेलमार्गों की भाँति बंदरगाहों पर भी पड़ा। युद्ध के बाद विश्व का बड़े जहाजों और टैंकरों की ओर रुझान कलकत्ता बंदरगाह के लिये समस्या बन रहा था। संसार के अन्य बंदरगाहों की तरह कलकत्ता बंदरगाह भी पूर्व संलग्नता से निरन्तर जूझ रहा था।

बंदरगाह का वित्त

नई माँगों ने बंदरगाह के वित्त पर भारी पूँजी निवेश का दबाव बनाया। बंदरगाह के पुनर्निर्माण और नई सुविधाओं के लिये बड़ी राशि की आवश्यकता थी। शान्ति बहाली के साथ स्थितियाँ सामान्य होते न होते पत्तन कमिश्नरों ने किसी भी युद्धोपरान्त अवधि में संभव सीमा तक अपनी गतिविधियों के धागे सुलझा लिये थे। उन्होंने सुधार योजनाओं पर विचार करना आरंभ किया। उन्होंने भलीभाँति सोच विचार कर लंबी अवधि के विकास के लिये 8.50 करोड़ रुपयों की योजना बनाई। इस योजना के समक्ष कई चुनौतियाँ खड़ी थीं। सबसे मुख्य मुद्दा किंग जॉर्ज गोदी का विस्तार था तत्पश्चात् क्रमबद्ध अहातों का पुनर्गठन; 30 मील लंबी पक्की सड़क, साथ ही एक पुल का निर्माण जिसका नए विकसित क्षेत्रों के साथ वर्तमान गोदियों का भी सम्पर्क हो, काँटापुकुर खाद्य गोदाम की जगह नया गोदाम बनाना; खिदिरपुर गोदी पर नया पुल बनाना, कार्यशालाओं का

आधुनिकीकरण तथा कर्मचारियों के लिये आवास बनाना आदि अनेकों महत्त्वपूर्ण कार्य थे। इसमें उन लंगरगाहों की मरम्मत भी सम्मिलित थी जो दुर्घटना या प्राकृतिक कारणों से क्षति ग्रस्त हो गई थी।16

भारतीयों की जीवन शैली में सुधार की आकांक्षा से व्यापार में आया उछाल अप्रत्याशित था। सरकार की नई नीति के प्रति होने वाली व्यापार की प्रतिक्रिया को पहले से विस्तृत रूप में समझा नहीं जा सकता था। फिर भी बंदरगाह प्रशासन में बढ़े हुए व्यापार को आत्मसात करने का हर संभव प्रयास किया। नई योजनाओं के लिये बड़ी राशि की आवश्यकता थी। पत्तन न्यास इस आवश्यक पूँजी को किस माध्यम से प्राप्त करे? आरंभ करने के लिये कमिश्नरों ने पुरानी पद्धति का सहारा लिया - उन्होंने शुल्क में वृद्धि की तथा ऋण पत्रों (डिवेंचर) के माध्यम से कर्ज उठाया। 1 सितम्बर 1947 से बंदरगाह शुल्क में वृद्धि कर दी गई क्योंकि कमिश्नरों को अपनी कार्यविधियों पर बढ़े खर्च और 1 जनवरी 1947 से अपने कर्मचारियों की बढ़ी तनख्वाह और भत्तों का खर्च पूरा करना था। 1947-48 से 1951-52 ई. तक उन्होंने जनता से 5.50 करोड़ रुपये कर्ज के रूप में उगाहे। इस संदर्भ में उन्हें दो समस्याएँ झेलनी पड़ी। पहली - रुपया बाजार की अस्थिरता तथा दूसरी केन्द्र सरकार की नीति। 1948-49 में रुपयों के प्रबंध की कौन सी विधि का पालन किया जाये - क्या यह राशि सरकार से माँगी जाये अथवा लोगों से ऋण लिया जाये, इस प्रश्न को स्थगित रखा गया। तत्काल आवश्यक कार्यों के लिये न्यास के शुल्क कोष से अग्रिम राशि निकाली गई। सरकार से कोई ऋण नहीं लिया गया तथा कमिश्नर 'अपनी मदद आप' वाली स्थिति में दिखाई दिये।

विकास कार्यक्रम

कमिश्नरों ने इस बात को समझा कि यदि उन्हें अपने जहाजी बेड़े को शक्तिशाली बनाना है तो बंदरगाह की सांस्थानिक क्षमता को बनाए रखना होगा। कमिश्नरों के जहाज़ बहुत पुराने हो गए थे। उनके तीन सक्शन ड्रेजर भी पुराने पड़ चुके थे - सैंडपाइपर का 1907 में, बालारी का 1913 में और गंगा का 1921 में निर्माण हुआ था। उनका इकलौता समुद्री साल्वेज टग (टग उस जहाज़ को कहते हैं जो विपत्ति या दुर्घटना में फँसे जहाज़ के उद्धार के लिये भेजा जाता है) सर फ्रेडरिक डुमायन टग पोत 1922 ई. में बनाया गया था। नदी के टग जहाज़ एक्टिव और स्टर्डी क्रमशः 1907 ई. और 1937 ई. में बनाए गए थे। बंदरगाह के समुद्र में जाने वाले सहायक जहाजों को कभी-कभी गोदियों के काम में भी लगाया जाता था। पैन्सी नामक डिस्पैच जहाज़ का निर्माण 1916 ई. में हुआ था तथा कमिश्नरों ने इसे 1921 ई. में 'एडमिरलिटी' से खरीदा था। अब इनमें से कुछ जहाजों को हटाने और नये जहाज़ खरीद कर बेड़े को शक्तिशाली बनाने का समय आ गया था। नवम्बर 1945 ई. में कमिश्नरों ने गंगा जैसा नया ड्रेज़र, एक नदी का (जहाज) ढोने वाला जहाज़ और एक डिस्पैच जहाज़ खरीदने का निर्णय लिया। नया समुद्री टग 'स्टालवार्ट' मार्च 1949 में कलकत्ता पहुँचा तथा अप्रैल महीने से इसने कार्य करना आरंभ किया। इस जहाज़ का निर्माण लंदन की मैसर्स जॉन जे. थॉर्नीक्रोफ्ट एंड कम्पनी द्वारा किया गया था। इसकी लागत 22 लाख रुपये थी। इसमें जुड़वाँ प्रोपेलर और कोर्ट नॉ.जल थे जिससे इसकी अन्य जहाजों को खींचने की क्षमता में वृद्धि हुई थी।18 मई 1950 ई. में नया सक्शन ड्रेजर जलंगी पहुँचा, इसने जून से कार्यारम्भ किया। इसका निर्माण स्कॉटलैंड की मैसर्स विलियम साइमन्स एंड कम्पनी ने किया था और इसकी लागत 100.44 लाख रुपये थी। यह कमिश्नरों के ड्रेजर गंगा जैसा ही था पर इसके दबुसा (जहाज़ का पिछला हिस्सा) में अतिरिक्त

शक्तिशाली यंत्र लगा होने के कारण यह तीव्र ज्वार ओर संकीर्ण अवरोधों में भी ड्रेजिंग कार्य कर सकता था। जलंगी के कार्य करने पर पिछले वर्ष की तुलना में ड्रेजिंग कार्य में संतोषजनक प्रगति हुई और अधिक कर्षण (खिंचाव) की संभावना बनी।19

1951-52 ई. के दौरान कमिश्नरों के जहाज़ समूह में डिस्पैच जहाज़ नदिया सम्मिलित हुआ। इसे भी मैसर्स विलियम साइमन्स एंड कम्पनी ने 59.5 लाख रुपयों की लागत में बनाया था। इसने अगस्त 1951 में कार्यारम्भ किया। इसी क्रम में स्टील से बने हल्के जहाज़ 'टॉर्च' का नाम लिया जा सकता है। इसके निर्माता कोविस मैसर्स ह्वाइट एंड कम्पनी ने इसकी लागत 11 लाख रुपये रखी थी। इसने 12 सितम्बर 1951 में कार्यारम्भ किया। पत्तन न्यास के जहाज़ समूह में अगली महत्त्वपूर्ण वृद्धि ड्रेजिंग इकाई में थी। इसके सक्शन हॉपर ड्रेजर पेन्सी के साथ बकेट ड्रेजर बुली और दो सहायक हॉपर बार्जेस भी आ जुड़े। इसे हौलैंड की इंडस्ट्रियल ट्रेडिंग कॉर्पोरेशन ने 1.30 करोड़ रुपयों की लागत से बनाया था।20 यहाँ तेल से चलने वाले दो फ्रिगेट बेंगॉल और हुगली का भी उल्लेख किया जाना चाहिये। इन्हें कनाडा में पायलट पोत के रूप में परिवर्तित किया गया। 1949 ई. में पुराने पायलट ब्रिग एंड्रयू फ्रेसर ओर लेडी फ्रेसरी के स्थान पर इन परिवर्तित पायलट पोतों ने कार्यारम्भ किया। 1948 में कमिश्नरों ने पुराने पायलट ब्रिग पायलट सेवा के अधिग्रहण के समय ऋण पर लिये थे। नए पायलट पोतों की लागत 50,00,000 रुपये थी।21

कमिश्नर इस बात के प्रति सजग थे कि केवल जहाजों की संख्या बढ़ाने से बात नहीं बनेगी। वे जानते थे कि उनके जहाजों और बंदरगाह की सुविधाओं के उपकरणों को नवीनतम तकनीक से सज्जित होना होगा तभी उपभोक्ताओं को वास्तविक लाभ मिल सकेगा। इस दिशा में उन्होंने हर संभव कदम उठाए। 1949-50 ई. में उन्हें आई.एस.बी. 'पाथफाइन्डर' पोत में प्रतिध्वनि गियर मापक लगाया। इस यंत्र से ध्वनि तरंगों के माध्यम से नदी की सटीक गहराई मापी जा सकती थी। 1949 ई. में कमिश्नरों ने कलकत्ते में 24 घंटे के निजी रेडियो स्टेशन की स्थापना कर एक और उपलब्धि दर्ज की। पायलट ब्रिग और कमिश्नरों के सभी जहाजों में बेतार सम्पर्क बंदरगाह की तरंगों पर केन्द्रित था।

1949 ई. के मध्य अक्टूबर में यह व्यवस्था पूर्ण रूपेण आरंभ हुई। इससे पहले कमिश्नरों ने का नौवहन सम्बन्धी पूरा बेतार सम्पर्क डाक और तार विभाग (पोस्ट्स एंड टेलीग्राफ डिपार्टमेंट) द्वारा मेरीन हाऊस रेडियो स्टेशन से स्थापित किया जाता था। कमिश्नरों के निजी जहाजों का बेतार सम्पर्क टेलीफोन द्वारा टॉलीगंज स्थित कैलकटा रेडियो स्टेशन से स्थापित किया जाता था। इस पर सामान्य व्यावसायिक दरें लागू होती थीं। इसमें अक्सर देरी और भूलें हुआ करती थीं। अतः कमिश्नरों के नए रेडियो स्टेशन से लंबे समय से अनुभूत की जा रही कमी को पूरा किया। 1950 में हुगली पॉयन्ट पर इसी उद्देश्य से एक सहायक स्टेशन बनाया गया। खराब मौसम में हुगली नदी पार करने वाले जहाजों को चेतावनी देने के लिये यह स्टेशन अमूल्य प्रमाणित हुआ।22

नया मुख्यालय भवन

युद्ध समाप्त होते ही कमिश्नरों ने नए मुख्यालय के निर्माण पर विचार किया। लंबे समय से यह देखा जा रहा था कि 1877 ई. में बने वर्तमान भवन में पर्याप्त स्थान नहीं है और एक नए भवन की आवश्यकता है। नए भवन का तुरंत निर्माण किया जाना संभव नहीं था अतः कमिश्नरों ने निकट भविष्य में परिस्थितियों के अनुकूल होते ही इसे बनाने का निश्चय किया।

इस संदर्भ में सबसे पहला प्रश्न स्थान का था। कमिश्नरों ने इस सम्बन्ध में विभिन्न 'चेम्बर ऑव कॉमर्स' से सलाह लेने का निर्णय लिया। सभापति सर थॉमस एल्डरटन ने गोदी में मुख्य कार्यालय बनाने का निजी विचार प्रगट किया। बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने उनके विचार का समर्थन करते हुए कहा कि मुख्यालय निर्माण के स्थान का प्रश्न व्यापारिक समुदाय को बहुत प्रभावित करने वाला नहीं है। इंडियन चेम्बर ऑव कॉमर्स, बेंगॉल नेशनल चेम्बर ऑव कॉमर्स और मुस्लिम चेम्बर ऑव कॉमर्स ने वर्तमान स्थान के पक्ष में मत दिया। कमिश्नरों ने युद्ध के बाद किये जाने वाले कार्यों की सूची में भवन निर्माण कार्य संलग्न कर सरकार को सौंप दिया। इस दिशा में और कोई प्रयत्न नहीं किया गया।

पाँच वर्षों पश्चात् जगह की कमी और बढ़ गई। युद्ध के बाद के कार्य-विस्तारों तथा पायलट सर्विस के कमिश्नरों को हस्तान्तरित किये जाने ने इस समस्या को और विकट बनाया। लगभग हर विभाग को तुरंत और जगह चाहिये थी। सभापति श्री एन.एम. अय्यर ने उसी भवन के पुरोभाग में बिना किसी परिवर्तन के पूर्व दिशा में विस्तार का सुझाव दिया। उन्होंने यह भी सुझाव दिया कि इस ओर परिवर्द्धित नए कार्यालय को आधुनिक और मितव्ययी ढंग से बनाया जाना चाहिये। मैसर्स बलर्डी, थॉम्पसन एंड मैथ्यू ने एक योजना तैयार की जिससे वर्तमान भवन को बिना छुए नया निर्माण किया जा सकता था। बाद में सुविधानुसार विभिन्न चरणों में इस प्रस्तावित नए भवन का निर्माण किया जा सकता था। समिति ने सभापति के इस सुझावों को स्वीकार करते हुए छः तल के भवन की योजना तैयार करने को कहा। कमिश्नरों ने भी समिति के सुझावों का अनुमोदन किया, किन्तु अन्य आवश्यक निर्माणों के लिये अर्थ प्रबंध को ध्यान में रखते हुए तत्काल मुख्यालय भवन के निर्माण का विचार स्थगित कर दिया गया।23 यह भवन अभी हाल में बन कर पूरा हुआ है।

तत्काल आवश्यक कार्यों की सूची में एक अतिरिक्त चाय गोदाम के निर्माण का प्रावधान था। कुछ दिनों से चाय उद्योग गोदी में चाय की लदाई-ढुलाई और भंडारीकरण के लिये गोदाम की माँग कर रहा था। युद्धोत्तर निर्यात नीति को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार ने इसका ज़ोरदार समर्थन किया। सरकार कलकत्ते को विश्व का सबसे महत्त्वपूर्ण चाय व्यापार केन्द्र बनाना चाहती थी। कमिश्नरों ने इस इच्छा को महत्त्व देते हुए एक नए चाय गोदाम की निर्माण योजना पारित की। हाँलाकि सही अर्थों में चाय गोदाम निर्माण कमिश्नरों का वैधानिक दायित्व नहीं था, किन्तु बंदरगाह के बृहत्तर हितों को ध्यान में रखते हुए उन्होंने इस योजना को यथासंभव शीघ्रता से संपादित करने का प्रयास किया। सभापति की पुर ज़ोर सिफ़ारिश पर कमिश्नरों को इस योजना के क्रियान्वयन के लिये 3,450,000 रुपये प्रदान किये गए।24

नदी की समस्या

प्रत्येक बंदरगाह की सफलता में इसके प्रवेशद्वारों की महत्त्वपूर्ण नियंत्रक भूमिका होती है। इस स्थान पर किसी भी बंदरगाह के जल की पर्याप्त गहराई उसे अन्य बंदरगाहों की तुलना में नामचीन और सफल बनाती है। हाँलाकि विश्व व्यापार का बड़ा हिस्सा समुद्री मार्ग से होता है किन्तु अधिकांश बंदरगाह मध्यम आकार के जहाजों के आवागमन से दिलचस्पी रखते हैं।25 युद्ध के बाद हुगली नदी में सुधार करना कमिश्नरों की एक मुख्य चिन्ता थी, जिसके सम्बन्ध में उसकी जानकारी से अधिक पूर्वाग्रहों का बोलबाला था। जल की अधिक गहराई की माँग करने वाले जहाजों का हुगली में नौवहन कमिश्नरों के लिये सदैव सिर दर्द बना रहा। यह उनकी कभी न खत्म होने वाली समस्याओं में से एक थी। इस सम्बन्ध में उन्होंने मुख्य अभियंता वेबस्टर

द्वारा गोदी के शिरोभाग से डायमंड हार्बर तक एक 'पोत नहर' की प्रस्तावित निर्माण योजना पर विचार किया। इससे हुगली का 40 मील लम्बा कठिन नौवहन 'लघु पथित' कर पाना और कलकत्ते में गोदी के प्रवेश द्वार को गहरा कर पाना संभव था। डायमंड हार्बर के अधिकांश निम्नवर्ती भागों में नियंत्रक बाधा के कारण नहर के उपमार्ग निर्माण से वर्तमान अधिकतम कर्षण (ड्राफ्ट) के स्थायी रूप से बढ़ने की प्रत्याशा नहीं थी। अतः कमिश्नरों ने डायमंड हार्बर के निम्नवर्ती क्षेत्र के सुधार और उसके माध्यमों, साथ ही ड्रेजिंग द्वारा कलकत्ते से डायमंड हार्बर तक इन सुधारों के प्रभाव के सम्बन्ध में विशेषज्ञों से सलाह लेने का निर्णय लिया। वे ड्रेजिंग को प्रस्तावित पोत नहर के विकल्प के रूप में परखना चाहते थे। विशेषज्ञों की राय पर अमल करते हुए 1946-47 में उन्होंने हुगली नदी के प्रारूप पर कुछ प्रयोग करने की ठानी। वे हुगली नदी के स्थायी सुधार की संभावना को पक्का कर लेना चाहते थे।26

इस योजना पर कार्य तुरन्त आरंभ हुआ। पुणे के भारतीय जलमार्ग शोध केन्द्र (Indiian Waterways Research Station of Poona) के निदेशक ने कलकत्ता आकर स्थानीय स्थितियों का अध्ययन किया। उन्होंने कमिश्नरों के अधिकारियों के साथ इस योजना पर विचार-विमर्श किया। एक मुख्य प्रारूप तथा अन्य दो प्रारूपों के निर्माण हेतु 9 लाख रुपये स्वीकृत हुए तथा प्रयोग के लिये प्रति वर्ष 81,000 रुपयों की राशि पारित की गई।27 नदी सुधार के इस प्रायोगिक प्रारूप के क्रियान्वयन की गति तीव्र रही और 1948-49 में बाँसबेड़िया और सागर द्वीप से निम्नवर्ती 25 समुद्रीमील दिशा के बीच हुगली नदी पर 450 फीट लंबा 'पायलट मॉडल' (मुख्य प्रारूप) बन कर तैयार हो गया। हुगली की चार सहायक नदियों - दामोदर, रूपनारायण, रसूलपुर और हल्दी को भी इस मॉडल में शमिल किया गया।28 लहरों को उत्पन्न करने के लिये अमेरिका से आयातित स्वचालित तकनीक के लाइसेंस की औपचारिकता पूर्ति में हुए विलम्ब से इस मॉडल का क्रियान्वयन भी बाधित हुआ। 1949-50 में पूना रिसर्च स्टेशन ने हुगली के प्रवेश द्वार पर कोन्नगर से बजबज तक एक और पोर्ट मॉडल का निर्माण कार्य आरंभ किया।29 1950-51 में पायलट मॉडल हस्तगत हुआ तथा मूल प्रतिरूप की स्थितियों का पुनरुत्पादन, सिवाय निम्नवर्ती दिशा के खराब गति संचालन के, संभव हुआ। इन प्रयोगों की प्रक्रिया लंबी अवधि तक चलने वाली थी। यह स्पष्ट था कि अगले चार-पाँच वर्षों तक ये प्रयोग चलते रहेंगे और हुगली नदी के सुधार उपायों के सम्बन्ध में इस अवधि के पहले कोई निष्कर्ष निकालना जल्दबाज़ी होगी।30 अच्छी बात यह रही कि अब तक समाधान विहीन समझी जाने वाली स्वेच्छाचारिणी हुगली नदी का अंततः वैज्ञानिक अध्ययन संभव हो सका। युद्धोत्तर कालीन अन्य समस्याओं के बीच भी कमिश्नरों ने हुगली की इस समस्या पर अपना ध्यान बनाए रखा। कलकत्ता बंदरगाह की कार्यक्षमता इस नदी की अवस्था पर निर्भर थी और भारत के समुद्री व्यापार का बड़ा भाग इससे जुड़ा हुआ था। ड्रेजिंग और दुरुस्त किये जाने के उपरान्त भी हुगली नदी का क्षरण खतरे के निशान पर था। लंबे समय तक इस समस्या को या तो टाला गया था या इसे ग़ैरपेशेवर ढंग से सुलझाने का प्रयास किया था। नदी की निजी समस्याओं कां बिना जाने समझे इसके अंधकारमय भविष्य की घोषणा करने वाले महानुभावों की भी कोई कमी नहीं थी। कमिश्नरों ने विश्व की सबसे कुख्यात नदियों में से एक हुगली नदी की समस्या के उचित समाधान के लिए सही दृष्टिकोण अपनाया। अन्यथा इस नदी से जुड़ी कुछ सेवाएँ जैसे पायलट सेवा बहुत मँहगी पड़ रही थी।

चालक सेवा का स्थानान्तरण

हुगली नदी के पायलट सम्बन्धी कार्य बेंगॉल पायलट सर्विस द्वारा सम्पादित किये जाते थे। इस सेवा के आरंभ काल से ही इसके प्रशासनिक अधिकार सरकार के पास थे। विगत में कई बार इसके कार्य भार को कलकत्ता पत्तन न्यास को सौंप देने पर विचार किया गया, किन्तु हर बार इस विचार को टाल कर सरकार के पास अधिकार बनाए रखने का निर्णय लिया गया। युद्धकालीन कठिनाइयों और विशेषकर भारत विभाजन से उत्पन्न परिस्थितियों ने इस व्यवस्था में अनियमितताएँ उत्पन्न कीं। धीरे-धीरे यह स्पष्ट होने लगा था कि पायलट सर्विस वास्तव में बंदरगाह के क्रियाकलापों का ही एक भाग है तथा हुगली और इसके प्रवेश द्वारों का संरक्षण एवं सुधार मुख्य रूप से कमिश्नरों का ही दायित्व है। ये कमिश्नर ही थे जो बंदरगाह में आने-जाने वाले प्रत्येक जहाज़ की आवश्यकता के जानकार थे। भारत सरकार ने अनुभव किया कि पायलट सेवा का पृथक प्रशासन समाप्त कर उसे कलकत्ता बंदरगाह के कमिश्नरों के हाथों सौंप देने का अब समय आ गया है। नवम्बर 1947 में हुगली नदी की पायलट सेवा कमिश्नरों को हस्तान्तरित किये जाने का विधिवत प्रस्ताव किया गया। कमिश्नरों के दायित्व ग्रहण की स्थिति में सरकार आवश्यक उपाय करने के लिये तैयार थी। 22 नवम्बर 1947 को परिवहन मंत्रालय ने एक पत्र द्वारा कमिश्नरों को इस भार को सौंपे जाने की उन्हें सूचना दी। पत्र में सेवा से सम्बन्धित मूल नीतियों की भी सूचना थी।31 तत्पश्चात् सरकार और कमिश्नरों के बीच हुई वार्ताओं के पश्चात् यह निर्णय लिया गया कि 16 मई 1948 से कमिश्नर हुगली नदी की पायलट सेवा का दायित्व ग्रहण करेंगे। इसके साथ ही पहली बार हुगली नौवहन से सम्बन्धित विभिन्न विभागों का नियंत्रण एक स्थान पर केन्द्रित हुआ। इससे सामंजस्य और कार्यकुशलता में वृद्धि हुई। दायित्व भार ग्रहण के पश्चात् कमिश्नरों ने सबसे पहले आधुनिक पोतों की गति से लाभ उठाने की प्रविधियों की जाँच की। इस जाँच से प्राप्त परिणामों के फलस्वरूप उन्होंने फालता बाइट पर लगे जहाज़ अवरोधक को हटा दिया ताकि बाहर जाते हुए जहाज़ इस्टर्न गट बार के उच्च स्तरीय जल से तेजी से गुज़र सकें। इसे जहाजों की गति के अनुसार विभाजित किया गया। इससे ड्राफ्ट में सुधार हुआ।

कमिश्नरों को पायलट सेवा की कार्यकुशलता बढ़ाने के उपाय करने थे। द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान पायलटों की नियुक्तियों की ओर एकदम ध्यान नहीं दिया गया था। कमिश्नरों के हाथ में नियन्त्रण आते समय चालक सेवा की अवस्था पस्त थी। इसे सुधारने के कम और लंबी दोनों प्रकार की अवधियों के उपाय किये गए। लंबे समय की अवधि के कार्यक्रम के तहत सेवा की अवस्था में सुधार किया गया और अब तक की प्रत्याशी के लिये 5 वर्षों का प्रशिक्षण अवधि की अनिवार्यता को उसके पास बोर्ड ऑव ट्रेड के सेकेंड मेट सर्टिफिकेट होने की सूरत में, घटा कर 2.5 वर्ष कर दिया गया। प्रशिक्षुओं की संख्या 4 से बढ़ाकर 18 कर दी गई। वर्तमान परिस्थिति में एक बार में इतने ही प्रत्याशियों को प्रशिक्षण दिया जा सकता था। छोटी अवधि के सुधारों के अन्तर्गत पाँच सेवानिवृत्त ऐसे चालकों की नियुक्ति की गई जो शारीरिक रूप से अभी भी चुस्त दुरुस्त थे। फिर भी 1948-49 में ऐसे कई अवसर आए जब पायलटों के अभाव में जहाजों को कुछ समय के लिये तट पर प्रतीक्षा करनी पड़ी।32

मज़दूर

युद्ध के दौरान तेजी से बदलती परिस्थितियों और उनकी माँगों का श्रमिकों पर भारी दबाव पड़ा। समुद्र पार से आई सेना के सम्पर्क में उन्होंने बेहतर जीवन स्तर के बारे में जाना और अपने लिये भी इसकी आशा की। सरकार और मालिकों ने भी न्याय संगत माँगों को पूरा करने का फैसला किया। उद्योग-जगत में बढ़ती वैज्ञानिक उपलब्धियों ने श्रमिक जगत के भविष्य को गहराई

से प्रभावित किया था।33 कमिश्नरों की आरंभ से ही इस नई लहर पर दृष्टि थी। उन्होंने म.जदूरों से मिल कर तद्नुसार नीति निर्धारित की। मार्च 1947 ई. में कमिश्नरों ने कुछ शर्तों के साथ बड्र्स कम्पनी के श्रमिक ठेके को 1 अप्रैल 1947 से 31 मार्च 1948 ई. तक बढ़ाने का निर्णय लिया। 1 अप्रैल 1948 ई. से उन्होंने विभागीय श्रमिकों को लेने का भी फैसला किया। यह भी फैसला किया गया कि अब से किसी पोर्टर (बंदरगाह मज़दूर) को निश्चित मासिक वेतन पर नहीं रखा जायेगा। विभागीय म.जदूरों के लिये एक निश्चित कार्य पद्धति निर्धारित की गई तथा कार्यानुसार वेतन के सिद्धान्त को ग्रहण किया गया। इससे बंदरगाह सम्बन्धी सभी कार्यों की आवश्यकताओं से निबटने की आशा की गई। इस व्यवस्था का मुख्य गुण स्थायीकरण था। भविष्य में गोदी मज़दूरों के स्थायीकरण के प्रस्तावित विधान अथवा विधिकरण को ध्यान में रखते हुए ऐसा किया गया था ताकि बंदरगाह के श्रमिक संगठनों में फिर कोई परिवर्तन न करना पड़े।34

1 अप्रैल 1948 से ठेका मज़दूरों को सरलता से विभागीय मज़दूरों में परिवर्तित कर दिया गया। इस नई व्यवस्था में अस्थायी मज़दूरी को समाप्त करने के सभी प्रयत्न थे। इसे श्रमिक संगठनों का भी सहयोग मिला। कमिश्नरों के अपने मज़दूरों की नियुक्ति से माल की लदाई-ढुलाई के लिये बड्र्स कम्पनी के ठेके के मज़दूरों की आवश्यकता समाप्त हो गई। इसके साथ ही कमिश्नरों और इस कम्पनी का अर्द्ध शताब्दी का सम्पर्क समाप्त हो गया। बर्ड कम्पनी के मज़दूर विभाग का अस्तित्व मुख्यतः कमिश्नरों द्वारा दिये गये ठेके पर ही टिका था। कमिश्नरों के मज़दूरों के कार्य सँभालने से बड्र्स के मज़दूर विभाग पर प्रभाव पड़ा।35

कमिश्नरों की नई योजना का मुख्य गुण सबसे पहले म.जदूरों का नामांकन कर प्रत्येक सूचीबद्ध म.जदूर को न्यूनतम म.जदूरी की गारंटी देना था। दूसरा रजिस्टर उन दैनिक म.जदूरों का था जिन्हें बंदरगाह में अचानक काम पड़ जाने पर दिहाड़ी (दैनिक वेतन) पर रखा जाता था। प्राइमरी रजिस्टर वाले म.जदूरों को कमिश्नरों के अन्य कर्मचारियों की भाँति अंशदान भविष्य निधि, छुट्टियों तथा अन्य सुविधाएँ मिलती थीं। वे गैंग (समूह) में काम करते थे; प्रत्येक गैंग में चौदह व्यक्ति होते थे। मालवाही जहाजों की ढुलाई के गैंग में चौदह व्यक्ति और एक इनका सरदार होता था। कोयला गोदी के गैंग में बारह व्यक्ति और एक सरदार होता था। गैंग का सदस्य होने के नाते सरदार हर अदद पर म.जदूरी के अतिरिक्त 20 रुपये प्रति माह पाता था।36

इस नए प्रबंध का परिणाम अत्यन्त प्रोत्साहनजनक रहा। मार्च 1949 ई. में कमिश्नरों ने शान्ति काल जैसी रिकॉर्ड ढुलाई की। गोदी पर आन-जाने वाले जहाजों से 718,000 टन माल की लदाई-ढुलाई की गई। इसके अगले ही महीने 718,000 टन मालभार की ढुलाई कर कलकत्ता बंदरगाह ने एक और कीर्तिमान बनाया।37

विवेचित काल के अंत की ओर जहाजी कुलियों (मोटिया) की समस्या उठ खड़ी हुई। सितम्बर 1950 में स्थिति गंभीर हो गई। देखा गया कि ये मोटिया शहर के आस-पास से आने वाले आर्थिक तंगी के शिकार म.जदूरों का शोषण करते हैं। मास्टर स्टीवेडोर्स एसोसियेशन के पंजिका बद्ध म.जदूरों को काम नहीं मिल पाता था जबकि नए मज़दूरों को निरन्तर रोज़गार मिल रहा था। तब विचार किया गया कि मोटिया लोगों के पंजीकरण और लाइसेंसीकरण के लिये तुरंत कोई नियम बनाना पड़ेगा अन्यथा स्थिति बहुत गंभीर हो जायेगी। गोदी के मज़दूरों की इस समस्या का स्थायी निराकरण आवश्यक था। बाज़ार दिनोंदिन तेज़ी से परिवर्तित हो रहा था। ऐसे में मोटिया संगठनों के बीच का संघर्ष तटीय मज़दूरों को भी प्रभावित कर सकता था।38 परिस्थिति की गंभीरता की ओर परिवहन मंत्रालय का ध्यान आकर्षित किया गया ओर इस असामाजिक प्रथा की जाँच और तुरन्त एक श्रमिक संघ के संगठन का सुझाव दिया गया।39 बंदरगाह प्रशासन को भी वर्तमान श्रमिक नीति में परिवर्तन की आवश्यकता

दीख पड़ी। उन्होंने गोदी मज़दूर समिति योजना (Dock Labour Board Scheme) में मोटियाओं को पंजीकृत करने और उनके लाइसेंसीकरण की नीति को बिना विलम्ब लागू करने का निर्णय लिया।40

युद्ध के बाद के पत्तन न्यास के कठिन दौर का यह संक्षिप्त दस्तावेज़ है। बंदरगाह प्रशासन को एक ओर युद्ध से हुई क्षति की पूर्ति तथा अपने व्यापार को पुनः सामान्य स्थति में लाने के लिये जूझना था तो दूसरी ओर व्यापार की नूतन आवश्यकताओं तथा आवश्यक सुविधाओं को समझते हुए कार्य करना था। इस दौरान विकास कार्यों पर बहुत बड़ी राशि व्यय करनी पड़ी जो वास्तव में मरम्मत अथवा पुराने आपूरण के मद में ही खर्च की गई थी। हाँलाकि इन वर्षों में आधुनिकीकरण हेतु कई योजनाओं पर विचार किया गया किन्तु तत्कालीन परिस्थितियों में इन योजनाओं और पुनर्वास कार्यों में कोई स्पष्ट विभाजन कर पाना संभव नहीं था। बहुत कुछ किया गया था, पर उससे अधिक किया जाना बाक़ी था। इस काल का सबसे बड़ा प्रश्न यही था, "क्या पूर्व दिशा में सबसे बड़ा कलकत्ता बंदरगाह अपनी महत्ता खो देगा? क्या पूर्वी पाकिस्तान के बंदरगाहों के विकसित होने पर यह द्वितीय श्रेणी का बंदरगाह बन जायेगा? अविभाजित भारत का लगभग आधा व्यापार इसी बंदरगाह से होता है। इसका वार्षिक शुल्क लगभग 7 करोड़ रुपया था। लगभग एक लाख लोगों की रोज़ी-रोटी इससे जुड़ी थी। कमिश्नरों के मातहत कर्मचारियों की संख्या ही 30,000 के लगभग थी। इतने बड़े संस्थान का भविष्य क्या होगा? बंदरगाह के भविष्य के सम्बन्ध में कम से कम इसके सभापति श्री एन.एम. अय्यर चिन्तित नहीं थे। मई 1951 में उन्होंने बंदरगाह के विशेष संभावनाओं वाले क्षेत्रों की चर्चा करते हुए इसकी तुलना खनिज संसाधनों में विकसित देशों के सर्वाधिक समृद्ध औद्योगिक क्षेत्रों से की। उन्होंने आशा व्यक्त की कि खनिज पदार्थों के क्षेत्र में भारतीय भूभाग की समृद्धि से कलकत्ता बंदरगाह की सम्बद्धता व्यापार को पूर्वी पाकिस्तान स्थानान्तरित नहीं होने देगी।40 यह आशावादी पूर्वानुमान सत्य प्रमाणित हुआ। कलकत्ता बंदरगाह ने अना पुराना गौरव पाया। साथ ही योजना युग में इस बंदरगाह की गतिविधियों में उल्लेखनीय वृद्धि हुई।

अध्याय 15

योजनाबद्ध विकास

भारत में आज योजनाओं का केन्द्रीय उद्देश्य ऐसी विकास प्रक्रिया को बढ़ाना है जिससे लोगों का जीवन स्तर ऊँचा हो सके तथा वे अधिक वैभव और वैविध्यपूर्ण जीवन- यापन कर सकें।1 यद्यपि भारतीय परिदृश्य में योजना का विचार न तो युद्धोत्तर था और न ही स्वातंत्र्योत्तर। बीसवीं शताब्दी के तीसरे दशक में ही भारतीय राष्ट्रीय काँग्रेस ने अपनी पिछली नीतियों का त्याग करते हुए एक सम्पूर्ण आर्थिक नीति की आवश्यकता, सरकार द्वारा उसके लागू किये जाने तथा उत्साही जनता द्वारा उसके क्रियान्वयन को भलीभाँति पहचान लिया था। 1938 ई. के अंत में तत्कालीन कांग्रेस अध्यक्ष सुभाष चंद्र बोस के सुझाव पर राष्ट्रीय योजना समिति (National Planning Committee) गठित की गई थी। बोस ने पंडित जवाहरलाल नेहरु से इस समिति का सभापति बनने का आग्रह किया था।2 इस समिति का मूल उद्देश्य आगे चल कर औद्योगिकीकरण था। धीरे-धीरे इसका दायरा व्यापक होता गया और इसमें कृषि तथा अन्य गतिविधियाँ भी सम्मिलित कर ली गईं। भारतीय उद्योग के विकास की वैज्ञानिक योजना ने कवि रवीन्द्रनाथ टैगोर को भी आकर्षित किया था। वे इसके महत्त्व को अच्छी तरह समझते थे। इस सम्बन्ध में समिति के सभापति पंडित नेहरु को उन्होंने लिखा भी था।3 समिति ने कुछ महत्त्वपूर्ण कार्य किये पर 1949 ई. में नेहरु तथा अन्य सदस्यों के जेल जाने पर यह अस्तित्वविहीन हो गई, किन्तु योजना का विचार भारतीय अर्थ सम्बन्धी चिन्तन में घर कर गया था। 1943 ई. में आठ भारतीय उद्योगपतियों ने 'बॉम्बे प्लान' नाम से लोकप्रिय भारतीय आर्थिक विकास की एक योजना प्रस्तुत की। इस योजना के प्रकाश में आते ही इसके सम्बर्द्धन और संशोधन के कई प्रयास हुए।4 यह स्पष्ट हो गया कि देश के भविष्य के बारे में सोचने वाले व्यक्तियों का 'योजना' में क्रमशः विश्वास बढ़ रहा है। भारत में यह एक असहनीय विरोधाभास था कि कामगार शक्ति, प्रतिभा और प्राकृतिक संसाधनों में समृद्ध होते हुए भी इस देश में सर्वत्र गरीबी और बदहाली का बोलबाला था। भारतीय उद्योग, कृषि, परिवहन, सम्पर्क और सामाजिक सेवाओं की घरेलू योजना से देश का विकास कर इस परिस्थिति से मुक्ति पाई जा सकती थी।

योजना के इस विचार को प्राणवंत करने के लिये बस आज़ादी की एक चिन्गारी की .जरूरत थी। 15 अगस्त 1947 के बाद भारत नई कुलाँचे भरने को तैयार था। स्वाधीनता के उत्साह से भरा देश उद्योग और कृषि में उँची उड़ाने भरने को पर तौल रहा था। भारत के नए संविधान ने भी राज्य को कल्याणकारी भूमिका सौंपी थी।5 देश के आर्थिक संसाधनों और तकनीकी ज्ञान की कमी ने योजना निर्माण की गुरुता को दोबाला कर दिया। 1950 में योजना आयोग गठित हुआ। 1951 ई. में भारत की पहली पंचवर्षीय योजना का शुभारम्भ हुआ। सामाजिक परिवर्तन हेतु यह विश्व के सबसे बड़े लोकतंत्र की पहल थी। यह विकास की तैयारी थी; प्रगति की ओर उठा पहला कदम। यद्यपि इसका लक्ष्य बहुत बड़ा नहीं रखा गया था फिर भी इसने तत्कालीन प्राथमिकताओं के अनुसार केन्द्र और राज्य सरकारों के युद्धोत्तर कालीन विकास और निर्माण कार्य को एक ढाँचे के अन्तर्गत सूत्र बद्ध किया।

प्रथम पंचवर्षीय योजना

प्रथम पंचवर्षीय योजना बनाने वालों में परिवहन और संचार के महत्त्व को स्वीकार करते हुए देश की इन व्यवस्थाओं में भारी परिवर्तन की बात कही। कृषि और उद्योग सम्बन्धी विभिन्न योजनाओं के प्रगतिशील क्रियान्वयन के लिये उन्होंने मूलभूत ढाँचे के परिवर्तन पर बल दिया। तभी देश की परिवहन सुविधाओं की सम्पूर्ण माँग को पूरा किया जा सकना संभव था।6 भारतीय अर्थनीति में विदेशी व्यापार और वाणिज्य के द्वार के रूप में बंदरगाहों की भूमिका को विशेष महत्त्व दिया गया। तत्कालीन पाँच बड़े बंदरगहों के पोत-परिवहन के तथ्यों से यह स्पष्ट था कि वे वर्तमान आवागमन के बोझ से ही दबे हुए थे अतः भविष्य में व्यापार विस्तार को सँभालने की क्षमता उनमें नहीं थी। बंदरगाह की बहुत सी सुविधाओं को तुरंत सुधारा जाना आवश्यक था क्योंकि द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान उनका निर्ममता से उपयोग किया गया था। तब केवल गति पर ध्यान दिया गया था। सुधार पूर्णतः उपेक्षित रहे थे। साथ ही इनमें से कुछ सुविधाएँ अविकसित होने के कारण युद्धोत्तर कालीन परिवहन में प्रचलन योग्य नहीं रह गई थी। बंदरगाह की गोदी व्यवस्था के आधुनिकीकरण की भी आवश्यकता थी। यह स्पष्ट था कि बंदरगाह की सुविधाओं के विस्तार और तकनीकी सुधार तथा आधुनिकीकरण की प्रक्रिया में देर करने पर यहाँ आने वाले जहाजों की गति धीमी हो जायेगी जिसका अर्थ होगा देश की प्रगति का धीमा होना।

परिवहन मंत्रालय ने विभिन्न बंदरगाहों से परामर्श करते हुए सभी बड़े बंदरगाहों के पुनर्वास, आधुनिकीकरण और विस्तार की लगभग 54.22 करोड़ रुपये की योजना तैयार की। बंदरगाह की इन विकास योजनाओं के लिये पूँजी कहाँ से जुटे? विभिन्न बंदरगाह प्रशासनों के संचित कोष के परीक्षण से पाया गया कि उनकी संचित राशि बंदरगाह के आधुनिकीकरण और विकास के लिये आवश्यक कुल राशि का बहुत छोटा सा अंश है। इस कार्य के लिये राशि जुटाने का एक निश्चित ज़रिया बंदरगाह शुल्क में वृद्धि थी, किन्तु यह शुल्क वृद्धि प्रत्येक बंदरगाह के लिये भिन्न दर से लागू होती क्योंकि उन्हें प्रचलित शुल्क दर और भविष्य में इसकी वृद्धि की संभावना को देखते हुए कदम उठाना था। स्पष्ट है कि इस उपाय की अपनी सीमाएँ थीं। इसी प्रकार आधारभूत सामग्री और खाद्यान्न की दरों में वृद्धि किये जाने पर औद्योगिक उत्पादन की लागत और उपभोक्ताओं तक पहुँचने वाली वस्तुओं की मूल्य वृद्धि की संभावना बढ़ जाती थी। साथ ही निर्यात की जाने वाली वस्तुओं पर भी एक निश्चित सीमा के बाद बंदरगाह शुल्क नहीं बढ़ाया जा सकता था, क्योंकि इससे भारत के समुद्र व्यापार पर विपरीत प्रभाव पड़ सकता था। बा.जार की प्रतिद्वन्द्विता में भारत की स्थिति कम.जोर हो सकती थी। अतः बंदरगाहों के विकास के लिये उनके निजी संचित कोष, संभाव्य सीमा तक उनके शुल्क में वृद्धि और सबसे महत्त्वपूर्ण केन्द्रीय सरकार से सीधी सहायता के रूप में लिया गया ऋण, ये तीनों उपाय मिलाकर ही कोष जुटाया जा सकता था। पाया गया कि प्रथम दो तरीकों से 15.5 करोड़ रुपये जुटाए जा सकते हैं। यदि सोची गई सभी योजनाओं को चालू रखा जाये तो केन्द्रीय सरकार बंदरगाहों को 26.67 करोड़ रुपयों का ऋण दे सकती है।7

अपनी भौगोलिक स्थिति के कारण कलकत्ता बंदरगाह की छवि मँहगे बंदरगाह की रही है। इसके विकास कार्यों के लिये वित्तीय साधन जुटाने हेतु इसके संचित कोष का प्रयोग अथवा बंदरगाह शुल्क वृद्धि की संभावना अत्यल्प थी। प्रथम पंचवर्षीय योजना के पहले चार वर्षों में बढ़े हुए खर्चों से निबटने के लिये बंदरगाह शुल्क में परिवर्तन करना आवश्यक था। कोयले के स्थानीय परिवहन शुल्क, नदी शुल्क, कच्चा लोहा, चाय और पेट्रोलियम के नौवहन शुल्क में बढ़ोत्तरी की गई। बंदरगाह के व्यापार पर इन अतिरिक्त करों का कोई विपरीत प्रभाव नहीं पाया गया।8 प्रथम पंचवर्षीय योजना 1953-54 ई. में आरंभ हुई। केन्द्र

सरकार ने इसी वर्ष से कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नरों को ऋण देना आरंभ किया। पहली पंचवर्षीय योजना में सरकार ने कुल मिला कर 4.66 करोड़ रुपयों का ऋण दिया।9 इस योजना में स्वीकृत विकास योजनाओं पर 12.07 करोड़ रुपये के व्यय का अनुमान किया गया। वास्तव में इस योजना के दौरान विकास कार्यों पर 3.49 करोड़ रुपये ही खर्च हो पाए। शेष राशि को द्वितीय पंचवर्षीय योजना में डाल दिया गया। बंदरगाह के प्रगति कार्य में पिछड़ जाने की आलोचना होनी ही थी। इतनी बड़ी राशि के उपयोग न कर पाने के कुछ कारण थे। कमिश्नरों को इन विकास कार्यों की जटिल प्रकृति के कारण इन्हें शुरु करने से पहले कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ा था। सभी तरह की प्राथमिक औपचारिकताओं का निर्वाह करना पड़ा था और इसके लिये आवश्यक मशीनी ढाँचा तैयार करना पड़ा था। विकास एवं सुधार योजनाएँ 1951-52 में तैयार हो पाईं अतः उनके क्रियान्वयन के लिये केवल तीन वर्ष बचे। इन सब के लिये विभिन्न स्तरों पर योजना, तैयारी और समन्वयन की आवश्यकता थी।10

प्रथम पंच वर्षीय योजना के दौरान विकास

बंदरगाह की विकास योजनाओं की आवश्यकतानुसार विविध प्राथमिकताएँ थीं। सबसे पहली प्राथमिकता जहाजों का निर्माण अथवा उनकी खरीद थी। नए प्रकाश स्तंभ, गोदी टग, सर्वेक्षण पोत, एक लंगर पोत, एक नया सक्शन ड्रेजर, हल्के जहाज, हौ.जर, उत्क्षेपण नौकाएँ और बहुत सी लॉन्चें (ताकि कमिश्नरों के पुराने जहाजों को हटाया जाये और उनकी जहाज़ सम्पदा को समृद्ध किया जाये) की आवश्यकताओं की सूची में सम्मिलित थे। बंदरगाह के परिवहन की गतिशीलता के लिये 500 वैगनों और 21 इजनों की खरीद का प्रावधान किया गया। इसी तरह नौवहन वृद्धि को देखते हुए सामान्य मालवाही जहाजों के लिये दो बर्थों का निर्माण किया गया। कच्चे लोहे के निर्यात के लिये मशीनी बर्थ की योजना बनाई गई। साथ ही किंग जॉर्ज गोदी के समीप एक गोदाम बनाने की योजना भी बनाई गई। हुगली नदी की नौवहन क्षमता बढ़ाने के लिये नदी संस्कार सम्बन्धी कार्यों की भी योजना बनी। भविष्य को ध्यान में रखते हुए 200 टनकी कैंटीलीवर बिजली चालित क्रेन खरीदी गई और किंग जॉर्ज गोदी में संख्या 1 बर्थ में भारी उत्तोलक यार्ड निर्मित किया गया। कर्मचारी आवास निर्माण योजना और जहाजों की जलापूर्ति का भी प्रावधान इसी योजना के अन्तर्गत किया गया।11

प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत गृहीत परियोजनाओं में चार को पूरा किया जा सका। योजना के अंत तक दस परियोजनाएँ पूरे होने की कगार पर थी। केवल फालता-हुगली पॉयन्ट रीच पर एक योजना रिवर ट्रेनिंग वर्क (नदी दुरुस्तीकरण कार्य) अभी भी विचाराधीन अवस्था में थी इस सम्बन्ध में जाँच-परख का कार्य चल रहा था। इन परियोजनाओं के कार्यान्वयन को द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत डाल दिया गया। 1955-56 ई. की प्रशासनिक रिपोर्ट में कार्य की धीमी प्रगति के लिये उत्तरदायी कारणों का उल्लेख किया गया। मुख्यतः विकास योजनाओं को अंतिम रूप देने में दो वर्ष की देर, इस योजना के उत्तरार्द्ध में कुछ बड़ी परियोजनाओं का समायोजित न कर पाना और माँग के अनुसार तुरन्त क्रेन और जहाज़ आदि उपकरणों की आपूर्ति में कठिनाइयाँ आदि का उल्लेख किया गया। न्यास के सभापति श्री आर. के. मित्र ने प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान कठिनाइयों के उपरान्त भी पाई गई उपलब्धियों को महत्त्वपूर्ण बताया।12 यहाँ इस तथ्य का भी ध्यान रखा जाना चाहिये कि कमिश्नर पहली बार इतने बड़े पैमाने पर किसी योजना काल के अन्तर्गत कार्य कर रहे थे।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

1956-57 ई. में द्वितीय पंचवर्षीय राष्ट्रीय योजना का शुभारम्भ हुआ। प्रथम योजना से अधिक महत्त्वाकांक्षी इस द्वितीय योजना ने अपना ध्यान औद्योगिकीकरण पर केन्द्रित किया। इसने अपने लिये चार उद्देश्य निर्धारित किये - राष्ट्रीय आय में 25 प्रतिशत की वृद्धि, तीव्र औद्योगिकीकरण, रोजगार अवसरों में बड़ा विस्तार और लोगों में आय और सम्पदा की विषमता को दूर करना। इनमें प्रत्येक उद्देश्य दूसरे से जुड़ा हुआ था।13 तीव्र औद्योगिकीकरण से भारत के आर्थिक विकास के लिये एक सुविकसित, सक्षम और व्यापक परिवहन एवं संचार व्यवस्था की आवश्यकता थी। इसीलिये द्वितीय पंचवर्षीय योजनाकारों ने उचित रूप से परिवहन पर ध्यान केन्द्रित किया। इस मद में उन्होंने 1,385 करोड़ रुपयों का आवंटन किया जो सार्वजनिक विभाग के व्यय का लगभग 29 प्रतिशत भाग था। परिवहन एवं संचार क्षेत्र में देश की आवश्यकताओं को देखते हुए इससे भी अधिक राशि के आवंटन की बात कही गई ताकि राष्ट्रीय अर्थ व्यवस्था अधिक लाभान्वित हो सके।14

जहाँ तक द्वितीय पंचवर्षीय योजना में बंदरगाहों के विकास का प्रश्न था इसमें प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान आरंभ की गई आधुनिकीकरण और गोदियों की आर्थिक एवं औद्योगिक विकास की आवश्कतानुसार उन्हें उपकरणों से सुसज्जित करने की परियोजनाओं को पूरा करने का निर्णय लिया गया। सभी मुख्य बंदरगाहों की समस्त कार्यक्रम योजनाओं की पूर्ति के लिये 40 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया। पत्तन न्यास को द्वितीय पंचवर्षीय योजना के तहत भी ब्याज की रियायती दरों पर ऋण दिया गया। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत प्रमुख बंदरगाहों की विकास योजनाओं के लिये कलकत्ता बंदरगाह को 19.9 करोड़ रुपये, बम्बई बंदरगाह को 29.3 करोड़ रुपये, मद्रास बंदरगाह को 9.2 करोड़ रुपये, कोचीन बंदरगाह को 4.0 करोड़ रुपये और कांडला बंदरगाह को 14.0 करोड़ रुपये दिये गए।15

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सार्वजनिक क्षेत्र के लिए 4800 करोड़ रुपयों का अवंटन हुआ किन्तु इसकी आधी राशि ही उपलब्ध थी और शेष आधी राशि को वित्तीय घाटे के अन्तर्गत अथवा बाहरी सहयोग अथवा और किसी तरीके से उपलब्ध किया जाना था। विदेशी मुद्रा का अपूरित घाटा योजना की एक गंभीर कम.जोरी थी। 1959 ई. में विदेशी मुद्रा भंडार का स्तर खतरनाक ढंग से नीचे आ गया। सार्वजनिक क्षेत्रों में खर्च की जाने वाली प्रस्तावित 4800 करोड़ रुपयों की राशि एवं योजनाओं में कटौती की गई। इस बीच इस खर्च को 5100 करोड़ रुपयों तक बढ़ा लिया गया था। अति आवश्यक योजनाओं के क्रियान्वयन के लिये इसमें कठोर कटौती कर इसे 4500 करोड़ रुपयों तक किया गया। शेष योजनाओं को स्थगित कर दिया गया।16

बंदरगाह वित्त

कलकत्ता बंदरगाह द्वारा द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत आने वाली परियोजनाओं की पूर्ति अपने संसाधनों से करना कठिन था क्योंकि इसके मूलभूत ढाँचे की अवस्था अत्यन्त खराब थी। इसकी विकास योजनाओं से तुरन्त आय संभव नहीं थी क्योंकि उनमें से अधिकांश योजनाएँ पुरानी ढाँचे के सुधारों से सम्बन्धित थी। पर विकास कार्यक्रमों के स्थगन से बंदरगाह की

कार्य क्षमता दुष्प्रभावित होती थी। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के कार्यों की वित्तीय पूँजी के लिये कमिश्नरों ने केन्द्र सरकार से 9 करोड़ रुपये और अन्तर्राष्ट्रीय बैंक से पुनर्संरचना और विकास के लिये इसी अवधि का 4.8 करोड़ रुपयों का क.र्ज लिया। भारी खर्च और वित्त जुटाने में कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए संचित शुल्क कोष से इसी योजना की अवधि के लिये 3 करोड़ रुपये की राशि ली गई किन्तु इसका सम्पूर्णतः उपयोग पंचवर्षीय योजना की अवधि के बाहर किया गया। इस अवधि में आय वृद्धि के लिये एकाधिक बार बंदरगाह शुल्क में भी वृद्धि की गई। 1958-59 ई. में पत्तन न्यास ने रेलभाड़े में वृद्धि की जिससे 15 लाख रुपयों की वार्षिक आमदनी हुई। अगले वर्ष बंदरगाह शुल्क की वृद्धि से प्रति वर्ष 135.5 लाख रुपयों की अतिरिक्त आय हुई। इसमें आयात व्यापार से 103.15 लाख, निर्यात व्यापार से 22.35 लाख और नौवहन शुल्क से शेष बचे 10 लाख रुपयों की उगाही की गई।17 बढ़ते खर्चों और बंदरगाह के रखरखाव के लिये यह वृद्धि आवश्यक थी। यह कहा जाना आवश्यक है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान व्यवस्था सुचारु रूप से चली तथा पर्याप्त मात्रा में मुनाफ़ा भी हुआ।

विदेशी मुद्रा भंडार की कमी के कारण किसी नई परियोजना का आरंभ नहीं किया जा सका था। अतः कार्य करने का उत्साह ठंडा पड़ रहा था। पर 1957 ई. के अक्टूबर में अन्तर्राष्ट्रीय बैंक के पुनर्निर्माण और विकास अभियान (International Bank for Reconstruction and Development Mission) के निरीक्षण हेतु कलकत्ता आए हुए दल ने विदेशी मुद्रा सहयोग की संभावनाओं की जाँच की। आर्थिक रुकावट दूर हुई। अभियान की सिफ़ारिशों के अनुरूप द्वितीय पंचवर्षीय योजना में परिवर्तन किये गए। कुछ परियोजनाओं की रूपरेखा और संभावनाओं को और विस्तृत किया गया। इन परिवर्तनों और सुधारों के परिणामस्वरूप द्वितीय पंचवर्षीय योजना परियोजना का कुल परिव्यय 31.13 करोड़ रुपयों तक पहुँचा।18 1957-58 में परिवहन मंत्रालय का एक प्रतिनिधि मंडल अन्तर्राष्ट्रीय बैंक से इस प्रस्तावित ऋण के सम्बन्ध में निर्णय हेतु वाशिंगटन रवाना हुआ। इस प्रतिनिधि मंडल में परिवहन सचिव, सभापति श्री आर. के मित्र तथा अन्य थे। बैंक ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत खर्च की जाने वाली 290 लाख डॉलर(13.8 करोड़ रुपये) की राशि का ऋण दिया। यह राशि भिन्न-भिन्न मुद्राओं में थी। इस ऋण से नई परियोजनाओं के कार्यान्वयन पर विदेशी मुद्रा भंडार की कमी के कारण मँडराती अनिश्चितता टली और इनके पूरे होने की दिशा में तेजी आई। इस योजना के दौरान अनतर्राष्ट्रीय बैंक से कुल 4.8 करोड़ रुपयों की राशि निकाली गई।19

द्वितीय पंचवर्षीय योजना की परियोजनाएँ

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कलकत्ता बंदरगाह की विकास योजनाओं को दो समूहों में विभाजित किया जा सकता है। पहले समूह में अन्तर्राष्ट्रीय बैंक से ऋण सहयोग पाने वाली परियोजनाओं की संख्या उन्तीस थी। इनमें से सात परियोजनाएँ प्रथम पंचवर्षीय योजना से अग्रसारित थीं, शेष परियोजनाएँ नई थीं। अग्रसारित परियोजनाओं में किंग जॉर्ज गोदी की 'B' बर्थ का सामान्य पोत बर्थ के रूप में विकास, 'C' बर्थ को तेल बर्थ में बदलना, 'D' बर्थ का सामान्य पोत बर्थ के रूप में विकास और खिदिरपुर गोदी के संख्या 22-26 बर्थों में सुधार की योजनाएँ सम्मिलित थीं। इसके अतिरिक्त फालता-हुगली पॉयन्ट रीच पर रिवर ट्रेनिंग वर्क और दो लंगर पोत और एक सक्शन ड्रेजर की खरीद भी अग्रसारित योजना का महत्त्वपूर्ण अंग थे।20

नई परियोजनाओं में खिदिरपुर गोदी की घाट संख्या 1 की दीवारों की मरम्मत और सशक्तीकरण, बिजली चालित क्रेनों की व्यवस्था, खिदिरपुर और किंग जॉर्ज गोदी की शुष्क गोदियों में 25 टन की क्रेन की सुविधा, वायु दाबक और पानी के नीचे प्रकाश व्यवस्था, मशीनी उपकरणों और 30 टन तथा 60 टन की फ्लोटिंग क्रेन और एक नए क्रमबद्ध यार्ड का प्रावधान तथा माझेरहाट पुल का पुनर्निर्माण आदि सम्मिलित थे। नदी की अवस्था और जहाजों की आयु देखते हुए कमिश्नरों के ड्रेजरों और पोत समूहों को भी सुधार की आवश्यकता थी। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत गृहीत महत्त्वपूर्ण प्रावधानों में एक नए सक्शन ड्रेजर, एक उपयोग में लाये जा चुके सक्शन ड्रेजर की खरीद, दो हॉपर बार्जेस, एक ग्रैब ड्रेजर, एक साल्वेज टग, एक डिस्पैच जहाज, एक बकेट ड्रेजर ओर एक जेट ड्रेजर, दो अग्नि शामक और कुछ लॉन्चों की खरीद थी। माल ढुलाई की गति बढ़ाने के लिये कुछ उपकरणों की उपलब्धता आवश्यक थी। जहाज़ मरम्मत व्यवस्था में सुधार की योजना बनाई गई। पुराने भाप इंजनों की जगह नौ डी.जल इंजनों की खरीद का भी प्रावधान रखा गया। कमिश्नरों की कार्यशाला के आधुनिकीकरण और एक चाय गोदाम का निर्माण भी किया जाना था। अग्नि से बचाव करने वाले यंत्रों और सुधरी हुई पानी व्यवस्था, जल नौका निर्माण और खिदिरपुर गोदी की बिजली व्यवस्था को डी.सी. से ए.सी. करने के लिये एक बड़ी राशि आवंटित की गई।21

परियोजना का द्वितीय समूह अंतर्राष्ट्रीय ऋण की परिधि से बाहर था क्योंकि इसके लिये या तो किसी प्रकार की विदेशी मुद्रा आवश्यक नहीं थी या आवश्यक विदेशी मुद्रा केन्द्र सरकार ने उपलब्ध करवाई थी। इन परियोजनाओं की कुल संख्या 16 थी जिनमें से 12 परियोजनाएँ प्रथम पंचवर्षीय योजना काल से आरंभ हुई थी। इनमें खिदिरपुर गोदी में जल स्तर बनाए रखना किंग जॉर्ज गोदी की संख्या 5 बर्थ का कच्चा लोहा मशीनी बर्थ के रूप में विकास, संख्या 4 कलकत्ता जेटी का समतल ढुलाई बर्थ के रूप में पुनर्निर्माण और किंग जॉर्ज गोदी की संख्या 1 बर्थ का भारी उत्तोलक बर्थ के रूप में विकास; 200 टन की क्रेन लगाना और खिदिरपुर गोदी की संख्या 15-21 बर्थों के रेलवे यार्डों का सुधार सम्मिलित था। इसी समूह की दूसरी महत्त्वपूर्ण योजनाओं में हल्के पोतों, गोदी टगों, लॉन्चों, प्रकाश स्तम्भों, वैगनों, भाप इंजनों का निर्माण अथवा उनका क्रय करना था। इस समूह की नई परियोजनाओं में बालारी में रिवर ट्रेनिंग कार्य, रंगाफला नहर की प्रकाश-व्यवस्था, गोदियों में परिवहन विभाग के नए कार्यालय का निर्माण और बंदरगाह क्षेत्र में श्रेणी III और श्रेणी IV के कर्मचारियों के लिये विभिन्न स्थानों पर आवास का निर्माण सम्मिलित था।22

बंदरगाह में पोतों के आवागमन में स्पष्ट परिवर्तन एवं बढ़ती हुई भीड़ को दृष्टि में रखते हुए 1958-59 ई. में अन्तर्राष्ट्रीय कोष की अनुमति से द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मूल प्रारूप में उपकरणों की खरीद के प्रस्ताव में परिवर्तन कर अतिरिक्त उपकरणों की खरीद का प्रावधान किया गया। एक नए सक्शन ड्रेजर चूर्नि, एक उपयोग किये हुए सक्शन ड्रेजर मैटेना, कमिश्नरों के ड्रेजर की खरीद और गंगा की मरम्मत का प्रावधान रखा गया। फालता-हुगली पॉयन्ट रीच पर चल रहे रिवर ट्रेनिंग कार्य और हुगली नदी की ड्रेजिंग की बढ़ती आवश्यकता तथा हुगली के मुहाने तथा प्रवेश द्वारों की अवरूद्धता को ध्यान में रखते हुए इन उपकरणों की आवश्यकता थी। बंदरगाह क्षेत्र की ड्रेजिंग के लिये दो हॉपर बार्जेस और एक ग्रैब ड्रेजर की भी खरीद हुई। इस कार्य के लिए आवश्यक विदेशी मुद्रा के लिये कम महत्त्वपूर्ण योजनाओं को रोक दिया गया। द्वितीय पंचवर्षीय विकास योजना का कुल परिव्यय 31.13 करोड़ रुपये था जिसमें विदेशी मुद्रा का भाग 13.80 करोड़ रुपये था। इस परियोजना के विकास कार्यक्रमों पर कुल 15.73 करोड़ रुपये खर्च किये गए जिसमें से विश्व बैंक ऋण के रूप में 4.82 करोड़ रुपयों की विदेशी मुद्रा थी।23

द्वितीय पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक कमिश्नर उन्नीस परियोजनाएँ पूरी कर चुके थे। चार परियोजनाएँ पूर्णता के कगार पर थीं और ग्यारह परियोजनाओं के कार्य में प्रगति हो चुकी थी। बारह परियोजनाएँ अपनी आरम्भिक अवस्था में थी। लक्ष्य और कार्य प्रगति के बीच की दूरी का मुख्य कारण देश में विदेशी मुद्रा भंडार की कमी थी। सितम्बर 1958 ई. में विश्व बैंक से ऋण मिलने पर यह संकट दूर हुआ। देश में जहाज़ निर्माण हेतु स्टील की कमी ने भी लक्ष्य को दूर रखा। परियोजनाओं हेतु विश्व स्तरीय टेंडरों को आमंत्रित कर उनसे चर्चा और समझौते की बातचीत तथा कुछ उपकरणों के लिये विशेष आवश्यकताओं ने भी इस विलम्ब में वृद्धि की। इन सारी कठिनाइयों तथा अन्य बाधक तत्वों के बावजूद अधिकांश परियोजनाओं को 30 सितम्बर 1962 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया। विश्व बैंक से ऋण लेने की अंतिम तारीख भी यही थी।24 कुल मिला कर प्रथम पंचवर्षीय योजना की तुलना में पत्तन न्यास की गतिविधियाँ द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि में अधिक संतोषजनक रहीं। दोनों परियोजनाओं के दौरान परियोजनाओं पर हुए खर्चों की तुलना करने पर यह और स्पष्ट हो जाता है। प्रथम योजना के दौरान वास्तव में कमिश्नरों ने 3.49 करोड़ रुपये खर्च किये जो परियोजना के लिये अधिकृत परिव्यय का एक चौथाई से थोड़ा सा ज़्यादा ही था। वहीं 31 मार्च 1961 ई. को द्वितीय पंचवर्षीय योजना की समाप्ति पर कमिश्नरों ने 15.73 करोड़ रुपये खर्च किये थे जो अधिकृत परिव्यय का लगभग अर्द्धांश था।25 द्वितीय पंचवर्षीय योजना में परियोजनाओं के क्रियान्वयन में प्रथम पंचवर्षीय योजना में व्यापक विकास कार्यों के विभिन्न स्तरों पर हुए प्रयासों और अनुभवों का बहुत लाभ मिला।

व्यस्त बंदरगाह

प्रथम पंचवर्षीय योजना की समाप्ति पर ही कलकत्ता बंदरगाह का उज्जवल भविष्य दिखाई देने लगा था। बंदरगाह की गोदियों, जेटियों और नदी घाटों में प्रतिदिन 65 से 70 जहाजों का आवागमन, इसकी लंगरगाहों और घाटों पर प्रति वर्ष 80 लाख टन की माल ढुलाई के साथ कलकत्ता बंदरगाह विश्व के दस बंदरगाहों में अपना स्थान बना चुका था। स्विंग ब्रिज पर खड़े होकर गोदी की ओर दृष्टिपात करते ही विश्व के लगभग हर कोने के - ब्रिटेन, स्केनडिनेविया, बाल्टिक, अमेरिका, जापान, न्यू.जीलैंड, रूस और भारत - जहाज़ दिखाई पड़ेंगे। इनमें से कुछ द्वितीय विश्व युद्ध में बच गए जर्जर ढाँचे हैं, कुछ दूसरे एकदम नए नकोर पोत अभी-अभी पोत निर्माण भवन के अहाते से निकल कर नौवहन के सारे आधुनिक साजो-समान से सज्जित अपने सिर पर राडार का मुकुट पहनकर खड़े हैं।26

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में औद्योगिक प्रगति पर जोर देने के कारण बंदरगाह के जहाजों की माल ढुलाई में पर्याप्त अंतर आया। स्टील और मशीनी उपकरण, भारी मशीनों और प्लान्टों का बड़ी मात्रा में आयात हुआ। निर्यात क्षेत्र में कोयला और कच्चे लोहे की बढ़त रही। बंदरगाह की इस प्रगति के प्रतीक रूप में अगस्त 1957 ई. में 200 टन की बिजली चालित क्रेन लगाई गई। कमिश्नरों की इस विशालकाय क्रेन के लगाए जाने के पहले इससे 250 टन का बोझ उठवा कर इसका परीक्षण कर लिया गया था। पूर्व दिशा में सबसे बड़ी इस क्रेन का मूल्य 1.90 लाख रुपये था। इससे भारी माल की लदाई-ढुलाई में बहुत सहायता मिली। चूँकि पूर्व में कलकत्ता ही विकास के लिये आवश्यक सभी प्रकार के भारी माल के आगमन का केन्द्र था इसलिये ऐसी क्षमतावान क्रेन की आवश्यकता बहुत दिनों से अनुभव की जा रही थी।27 इस तथ्य, कि अपनी सभी समस्याओं के उपरान्त भी कलकत्ता भारत का सबसे बड़ा बंदरगाह था, की पुनरावृत्ति आवश्यक है विशेषकर तब जब यह स्थान किसी और बंदरगाह को दिया जा रहा हो।

हमारे पूर्व प्रधानमंत्री स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री देश की अर्थ व्यवस्था में कलकत्ता बंदरगाह की विशेष भूमिका एवं उसके संभावनाशील भविष्य में विश्वास करने वालों में से थे। 1955 ई. में परिवहन और संचार मंत्रालय के केन्द्रीय मंत्री के रूप में उन्होंने अपनी शैली में टिप्पणी की थी "कलकत्ता हमारा सबसे बड़ा बंदरगाह है और भविष्य में भी बना रहेगा।28

तृतीय पंचवर्षीय योजना

1961-62 ई. में भारत की तृतीय पंचवर्षीय योजना के साथ कलकत्ता बंदरगाह पर नई जिम्मेदारियाँ आ पड़ीं। इस महत्त्वाकांक्षी योजना ने दीर्घकालीन कार्यक्रम और लक्ष्य तय किये थे। इसका उद्देश्य प्रति व्यक्ति 330 रुपये वार्षिक आय को 1976 ई. तक प्रति व्यक्ति 530 रुपये तक पहुँचाना था। साथ ही यह भी सुनिश्चित करना था कि इसके बाद भारतवर्ष विदेशी सहायता पर निर्भर न रहे।29 तृतीय पंचवर्षीय योजना ने विशेष कर कृषि पर निर्भर अर्थ व्यवस्था के सशक्तीकरण, उद्योग, ऊर्जा और परिवहन के विकास, आद्योगिक और तकनीकी विकास में तेजी, सभी को समान अवसर मुहैया करवाने की ओर प्रगति, समाजतांत्रिक ढाँचा और समस्त अतिरिक्त श्रमशक्ति के लिये रो.जगार उपलब्ध करवाने पर ध्यान केन्द्रित किया था।30

पिछले दस वर्षों के अनुभव ने आर्थिक योजना में अति महत्त्वपूर्ण क्षेत्रों परिवहन और संचार की केन्द्रीयता समझा दी थी। अतः तृतीय पंचवर्षीय योजना के निर्माताओं ने परिवहन नीति पर विशेष ध्यान दिया। उन्होंने बड़े बंदरगाहों की क्षमता के विकास को गुरुत्वपूर्ण माना। 1960-61 में इन बंदरगाहों से होने वाली कुल माल ढुलाई 330 लाख टन थी। तृतीय योजना में मुख्यतः चालू परियोजनाओं को पूरा करने का विचार किया गया। बम्बई बंदरगाह के अतिरिक्त किसी भी बंदरगाह के बृहद विस्तार की कोई योजना नहीं रखी गई। तृतीय योजना में बंदरगाहों में उपलब्ध सुविधाओं के सुधार का लक्ष्य निर्धारित किया गया। आशा की गई कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना अवधि में आरंभ हो चुकी परियोजनाओं की पूर्त्ति से प्रमुख बंदरगाहों की क्षमता 490 लाख टन की हो जायेगी। समझा गया कि इस क्षमता से तृतीय योजना के अंत तक नौवहन विस्तार का सँभालना संभव हो सकेगा।31 अतः जहाँ तक कलकत्ता बंदरगाह का प्रश्न है इसके रखरखाव और संरक्षण से सम्बन्धित दो महत्त्वपूर्ण परियोजनाएँ गृहीत हुई। इनमें से एक बंदरगाह प्रशासन द्वारा हल्दिया में एक उप गोदी व्यवस्था और दूसरी केन्द्र सरकार द्वारा गंगा नदी पर फरक्का में बैरेज निर्माण योजना थी। इसके साथ ही बालारी नहर के दुरुस्तीकरण तथा और ड्रेजरों एवं दूसरे जलावतरणीय उपकरणों की खरीद का निर्णय लिया गया। इन योजनाओं पर 28 करोड़ रुपयों के व्यय का अनुमान लगाया गया।32

पहले की तरह तृतीय पंचवर्षीय योजना कालावधि में भी बंदरगाह शुल्क में वृद्धि की गई। पहले 1963-64 में फिर 1965-66 में शुल्क वृद्धि की गई। कमिश्नरों ने अपनी योजनाओं की आपूर्ति के लिये भारत सरकार से 6.6 करोड़ रुपयों का ऋण लिया था। ऋण-पत्रों द्वारा 2 करोड़ रुपयों की उगाही की गई। विदेशी मुद्रा व्यय के लिये विश्व बैंक को ऋण के लिये आवेदन दिया गया।33 जनवरी-फरवरी 1961 ई.में बंदरगाह के प्रस्तावित विकास कार्यों के मूल्यांकन के लिये विश्व बैंक के तकनीकी विशेषज्ञों के एक दल ने यहाँ का दौरा किया। जून 1961 ई. में सभापति, मुख्य अभियंता और डिप्टी कंजरवेटर ने वाशिंगटन जाकर विभिन्न मुद्राओं में 210 लाख डॉलर का ऋण (जिसकी कीमत 10 करोड़ रुपये के बराबर थी) हासिल किया। भारत सरकार के परिवहन एवं संचार मंत्रालय के सचिव ने इस वार्ता दल की अगुआई की।34 तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान

कमिश्नरों ने 13.77 करोड़ रुपये ऋण के रूप में लिये। विश्व बैंक से लिये गए ऋण भार को घटाने और अपनी परियोजना पूर्ति के लिये शुल्क वृद्धि से 2.85 करोड़ रुपये जमा किये गए तथा संचित शुल्क कोष से 1.5 करोड़ रुपये निकाले गए।35

तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत विकास कार्यक्रम

द्वितीय पंचवर्षीय योजना की ही तरह इस योजना के अन्तर्गत भी बंदरगाह विकास परियोजनाओं को दो भागों में बाँटा जा सकता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में विश्व बैंक ऋण सहायता के अन्तर्गत पड़ने वाली कुल उनतालीस योजनाओं में से पच्चीस परियोजनाएँ तृतीय पंचवर्षीय योजना को अग्रसारित की गईं। नई परियोजनाओं में जलावतरणीय उपकरणों के निर्माण और खरीद, मुहाने के लिये एक ड्रेजर, एक छोटा सक्शन ट्रेलर, दो पायलट पोत, चार गोदी टग, चार हॉपर बार्जेस, एक सर्वेक्षण जहाज़ की खरीद, संख्या 2 स्विंग पुल की मरम्मत, खिदिरपुर गोदी की जलापूर्ति हेतु पम्पिंग प्लान्ट बैठाना, मालवाही पोतों के लिए उपकरणों की खरीद, किंग जॉर्ज गोदी की एक दिशा का विस्तार और बालारी बार की ओर एक नई नहर निकालने का लक्ष्य रखा गया। हल्दिया गोदी योजना और बंदरगाह के सैटेलाइट केन्द्र में नदी एवं मुहानों की जलीय स्थिति का सर्वेक्षण इस परियोजना के रोचक अंश थे। इन योजनाओं पर 29.51 करोड़ रुपयों का खर्च था। तृतीय पंचवर्षीय योजना के अंत तक वास्तव में 21.91 करोड़ रुपये खर्च हुए थे और 13.77 करोड़ रुपयों की विदेशी मुद्रा का खर्च सम्मिलित था।36

विश्व बैंक ऋण सहयोग से भिन्न समूह की परियोजनाओं की संख्या तेरह थी। इसमें परिवहन कार्यालय निर्माण और कर्मचारी आवास निर्माण की चार योजनाएँ पहले से ही चली आ रही थीं। इस समूह की नई परियोजनाओं में तीन लॉन्चों की खरीद, बालारी में रिवर ट्रेनिंग कार्य और समाज सेवा पर पर्याप्त खर्च करने की योजना थी। यह उल्लेखनीय है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान कमिश्नर संशोधित योजना प्रावधान के 39.89 करोड़ रुपयों में से 26.67 करोड़ रुपये खर्च करने में सफल रहे थे। अर्थात् वे परिव्यय के दो-तिहाई हिस्से का उपयोग करने में सफल रहे जो द्वितीय पंचवर्षीय योजना से कहीं अधिक था।37

तृतीय पंचवर्षीय योजना की परियोजनाओं के विशेष बिन्दु

यहाँ बंदरगाह प्रशासन द्वारा तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत किये गए कुछ विशेष कार्यों की विस्तार से चर्चा की जानी चाहिये। बंदरगाह विकास योजनाओं में हल्दिया में सैटेलाइट बंदरगाह निर्माण की योजना ने लोगों को बहुत उत्साहित किया। इस योजना को "हल्दिया डॉक' की संज्ञा दी गई। इस विषय पर हम अगले अध्याय में अलग से चर्चा करेंगे। दूसरे विकास कार्यों में खिदिरपुर गोदी के सबसे पुराने भाग का आधुनिकीकरण था। 5 जून 1962 ई. में सभापति ने गोदी संख्या1 से बिजली चालित क्रेन का बटन दबा कर इसका विधिवत् उद्घाटन किया। इस क्रेन को एक जापानी कम्पनी ने बनाया था। क्रेन ने सबसे पहले एक जहाज़ से माल उतारा। बंदरगाह प्रशासन की योजना गोदी की 53 हाइड्रोलिक क्रेनों को बदल देने की थी।38 तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत किंग जॉर्ज गोदी की पश्चिमी शाखा का विस्तार एक महत्त्वपूर्ण विकास परियोजना थी। कमिश्नरों ने खुदाई और ड्रेजिंग कार्य का विभागीय बँटवारा कर दिया। किंग जॉर्ज गोदी की इस विस्तार योजना को इस प्रकार पुनर्गठित

किया गया कि भविष्य में आवश्यकता होने पर इसे दक्षिण पूर्व की ओर तालाब से ऐसे जोड़ा जा सके कि बंदरगाह इस दिशा में बढ़ रहे आवागमन विस्तार को भी सँभाल सके।39

1961-62 ई. में बालारी बार के आर-पार एक नौवहन योग्य नहर का निर्माण तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कमिश्नरों की एक और उपलब्धि रही। दो वर्ष पहले बालारी बार में पानी का उथलापन इतना बढ़ गया था कि नहर की नौवहन गहराई घट कर 4'-6' रह गई थी। बंदरगाह प्रशासन के रंगाफाला नहर को वैकल्पिक मार्ग के रूप में खोलना पड़ा चूँकि यह नहर सँकरी थी और भरोसेमंद नहीं थी अतः गहरी ड्रेजिंग से एक नए नौवहन मार्ग का निर्माण आवश्यक था।40

1961-62 ई में एक नए विभाग - जल व्यवस्था यांत्रिकी विभाग (hydraulic mechanism department) का जन्म हुआ। इसका उद्देश्य हुगली नदी और इसके मुहानों की जल व्यवस्था का अध्ययन करना था। इस विभाग ने मुख्य हाइड्रोलिक अभियंता के नियंत्रण में बृहद प्रयोगशाला, परीक्षण स्थल पर ले जाने योग्य उपकरणों की सहायता से नदी की समस्याओं को वैज्ञानिक और व्यवस्थित क्रम में समझने का प्रयास किया। इन वैज्ञानिकों की पूरे वर्ष चलने वाली इस शोध प्रक्रिया में सहायता के लिये एक अनुसंधान पोत 'अनुसंधानी' को नियुक्त किया गया। आधुनिक वैज्ञानिक उपकरणों और इस कार्य के लिये उपयुक्त छोटी नौकाओं से लैस आर.वी. अनुसंधानी मुख्यतः हुगली पॉयन्ट और सागर द्वीप के मध्य पूरे वर्ष जल सर्वेक्षण सम्बन्धी तथ्य इकट्ठे करता था। आर.वी. अनुसंधानी जल की लहरों, तलछटों की परिवहन दर, हवाओं और लहरों की क्रियाओं का अध्ययन करता था। इस विभाग की स्थापना से पत्तन न्यास की वैज्ञानिक पद्धति पर केन्द्रित नीति का पता चलता है।41 कलकत्ता बंदरगाह के विकास में 'पायलटेज' का सदैव महत्त्वपूर्ण योगदान रहा। पुराने पायलट पोत 'बेंगॉल' और 'हुगली' 1948 से अपनी अमूल्य सेवा दे रहे थे। चालक सेवा की प्रगति के लिये 1964-65 ई. में इन जहाजों के स्थान पर सागर और समुद्र नामक जहाज़ लाये गए। इन दोनों का निर्माण ब्लिथ ड्राई डॉक और शिपबिल्डिंग कम्पनी लिमिटेड ने किया था। इन दोनों का मूल्य 90, 90 लाख रुपया था। इन नए जहाजों में डीजल प्रोपेलर इंजन और फ्लूम स्टैबलाइज़र लगा हुआ था जो इन्हें अशान्त समुद्र में भी स्थिर रहने में सहायता करता था। अन्य आधुनिक सुविधाओं के साथ ये जहाज़ वातानुकूलित भी थे। ये पोत कमिश्नरों की जहाजी सम्पदा की बंदरगाह सम्बन्धी कार्य-क्षमता और अधुनातन सुविधा सम्पन्नता के प्रमाण थे।42

नदी अवस्थित कलकत्ता बंदरगाह की निजी समस्याओं में से एक समस्या अवरोधों (बार) की थी। इसीलिये समुद्री मार्ग से आने वाले जहाजों के सुगम परिवहन के लिये अन्तहीन ओर खर्चीला ड्रेजिंग कार्य आवश्यकता बन गया था। नदी की तलछट वृद्धि बंदरगाह अधिकारियों की पुरानी समस्या थी। हुगली में एक सँकरी नहर बनाने के लिये भी बड़े पैमाने पर ड्रेजिंग करनी पड़ती थी। कमिश्नरों ने अपनी जहाजी क्षमता में मूल्यवान एस्चूरियन (मुहाना) ड्रेजर मोहन को शमिल किया। इस दो तरफा पाईप चालित सक्शन हॉपर ड्रेजर का निर्माण डच कम्पनी ने 217 लाख रुपयों की विदेशी मुद्रा के विनिमय में किया था। यह ड्रेजर अत्याधुनिक उपकरणों जैसे डेका हाई-फिक्स उपकरण जो स्थान का पता लगाता है, राडार व्यवस्था, प्रतिध्वनि व्यवस्था, ड्राफ्ट, तलछट संकेतक और गाइरो कम्पास (दिशा निर्देश) आदि से सुसज्जित था। कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नरों द्वारा खरीदा गया यह सबसे बड़ा ड्रेजर था। इसे हुगली के मुहाने से समुद्र में डायमंड हार्बर 86 समुद्री मील तक के अवरोधों को दूर करने के लिये विशेष रूप से निर्मित किया गया था। यह ड्रेजर तट पर लौटे बिना पानी में लगातार 15 दिनों तक रह कर दिन-रात काम कर सकता था। इस ड्रेजर का मुख्य उद्देश्य हल्दिया गोदी में आने वाले जहाजों को अधिकतम गति और हुगली के मुहाने की नौवहन क्षमता का अधिकतम विकास करना था।43

हम ऐसी दुनिया में रह रहे हैं जहाँ संचार और परिवहन में नित नूतन नाटकीय तकनीकी प्रगति हो रही है। बंदरगाह प्रशासन इस बदलती तकनीक और उसके लाभों के प्रति सदैव सचेत था। बदलते व्यापार और नौवहन के अनुरूप अपनी नौवहन क्षमता के विकास और आधुनिकीकरण हेतु नवीनतम तकनीकों और उपकरणों के उपयोग में कलकत्ता बंदरगाह प्रशासन ने सदैव उत्सुकता दिखाई। अगस्त 1964 ई. में एक जर्मन कम्पनी ने कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नरों के लिये 250 टन की चेन टेस्टिंग मशीन का निर्माण किया। यह पूरे भारतवर्ष में अपने प्रकार की सबसे बड़ी मशीन थी। इसका उपयोग लंबी कड़ियों, क्रेनों के हुकों, लंगर की .जंजीरों और अन्य उपकरणों के परीक्षण में किया जाता था।44

इस अवधि में पैदल यात्रियों और वाहनों के आवागमन के लिये माझेरहाट पुल का निर्माण कार्य पूरा होना एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि रहा। पूर्व रेलवे, पत्तन कमिश्नरों और कलकत्ता निगम ने मिल कर इस पुल की लागत का वहन किया।45 अतः तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान कमिश्नरों ने उपलब्ध सुविधाओं के सुचारु वहन और नई सुविधाओं के संयोजन में पर्याप्त प्रगति की। प्रगति के क्षेत्र में बंदरगाह ने लंबी छलाँग लगाई। अपनी परियोजनाओं को निश्चित अवधि में पूरा कर कलकत्ता बंदरगाह देश की आर्थिक प्रगति में दिनों दिन बढ़ती अपनी महत्त्वपूर्ण भूमिका के निर्वाह के लिये तैयार था।

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य

पंचवर्षीय योजनाओं पर चर्चा समाप्त करने से पहले हम चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कलकत्ता बंदरगाह की विभिन्न विकास परियोजना की रूपरेखा प्रस्तुत करेंगे। चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में तृतीय पंचवर्षीय योजना की चौदह परियोजनाओं को अग्रसारित किया गया। नई परियोजनाओं की संख्या अठारह थी। इनमें से अधिकतर कमिश्नरों के पुराने जहाजी बेड़े को बदलने जैसे - हल्के पोतों, लंगर पोतों, लॉन्चों और एक टग को बदलने से सम्बद्ध थीं। बंदरगाह से सम्बन्धित उपकरणों जैसे विभिन्न बर्थों और यार्डों की क्रेनों, वायरलेस उपकरणों को भी बदला जाना था। इस योजना में शुष्क गोदी के लिये एक प्लान्ट और उपकरण तथा जहाज़ मरम्मत के उपकरणों की खरीददारी भी शमिल थी। साथ ही किंग जॉर्ज गोदी में एक नई शुष्क गोदी का निर्माण और अतिरिक्त डीज़ल इंजन खरीदने का भी विचार था। कमिश्नरों ने नदी के दुरुस्तीकरण कार्यक्रम को पूर्ववत चलाये रखा। इन सबके अतिरिक्त चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में कमिश्नरों का हल्दिया प्रोजेक्ट पूरा करना सबसे आकर्षक लक्ष्य था।46 इसे पूरा करने के लिये पर्याप्त आर्थिक संसाधनों की आवश्यकता थी। इन संसाधनों का बृहत्तर भाग ऋण से जुटाया गया।47

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में कलकत्ता बंदरगाह के विकास और हल्दिया में अनुषंगी (उप) बंदरगाह के निर्माण के लिये 62.11 करोड़ रुपये का परिव्यय रखा गया। कलकत्ते के सम्बन्ध में 10.87 करोड़ रुपये तृतीय योजना से अग्रनयनित हुए और नई परियोजनाओं पर 14.13 करोड़ रुपये का व्यय आँका गया। हल्दिया बंदरगाह के विकास के लिये 40 करोड़ रुपये का व्यय अनुमानित किया गया जिसमें से 37.11 करोड़ रुपये चतुर्थ योजना की अवधि में खर्च किये जाने थे। कलकत्ता की विकास योजना पर खर्च होने वाली 11.65 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा में से 6.66 करोड़ रुपये विश्व बैंक से लिये गए द्वितीय ऋण से और शेष 4.99 करोड़ रुपये की राशि को अन्य संसाधनों से जुटाने का निर्णय लिया गया। हल्दिया परियोजना के लिये लगभग 7 करोड़ रुपयों की विदेशी मुद्रा की आवश्यकता थी। इसमें से कनाडा सरकार ने 1.5 करोड़ रुपये कनाडा डॉलर के रूप में दिये। असल में

कनाडा सरकार ने कमिश्नरों द्वारा 13 डीजल इंजनों की माँग की आपूर्ति की। ये इंजन कनाडा में ही बने थे। पूरा खर्च रुपयों में 43.46 करोड़ का था। कमिश्नरों ने ऋण पत्र से 5.50 करोड़ रुपये, न्यास संचित शुल्क कोष, नवीनीकरण और प्रतिस्थापन कोष से 65 लाख रुपये की पूँजी जुटाई।48

इस योजना पर पिछली तीन पंचवर्षीय परियोजनाओं में किये गए खर्च और चतुर्थ पंचवर्षीय योजनाओं में कमिश्नरों द्वारा किये जाने वाले खर्च को मिलाकर बंदरगाह के इतिहास में अन्य किसी विकास कार्य पर इतने खर्च का कोई दूसरा उदाहरण नहीं मिलता। इन प्रयासों की उत्कटता में बंदरगाह की अच्छी स्थिति का निर्वाह, नई सुविधाओं का आरंभ, इन सुविधाओं के लिये आधुनिक तकनीक जुटाना समय की बचत तथा बंदरगाह को अधिकाधिक आकर्षक बनाने की इच्छा प्रगट होती है। बंदरगाह के आस-पास विकसित हो रहे क्षेत्र में महत्त्वपूर्ण औद्योगिक परिवर्तन घटित हो रहे थे। नौवहन की आवश्यकताएँ बड़ी तेजी से बदल रही थी। बंदरगाह के विकास कर्त्ताओं को इन क्षेत्रों पर सदैव ध्यान देना पड़ता था। तेजी से बदलती परिस्थितियों की तुलना में बंदरगाह का विकास धीमा था। इसे जादू की छड़ी घुमा कर बदला भी नहीं जा सकता था। बंदरगाह के विकास के लिये पिछले पंद्रह वर्षों में किये गए निवेश का परिणाम पंचम अथवा षष्ठ पंचवर्षीय योजना के दौरान मिलने की संभावना है। इस बीच बंदरगाह के आस-पास के क्षेत्र की बदलती आवश्यकताओं और नौवहन की प्रकृति के अनुसार इसकी विकास क्षमता के विस्तार का अनवरत प्रयास करना होगा।

परिवर्तित पृष्ठ प्रदेश (Hinterland)

कलकत्ता में बंदरगाह बनने के बाद से उसके आस-पास के क्षेत्र में बहुत से परिवर्तन हुए हैं। पूर्व औद्योगिक काल में यह पृष्ठ प्रदेश बंदरगाह को पोटेशियम नाइट्रेट, हस्त शिल्प, सूती वस्त्र और रेशम की आपूर्त्ति करता था। यूरोप में भारी मशीनों के आगमन के पश्चात् उनके उत्पादन पूरे उत्तर भारत में कलकत्ते से ही वितरित किये जाते थे। कलकत्ते का पृष्ठ या पश्च प्रदेश औद्योगिक देशों को कच्चे माल की आपूर्ति का केन्द्र बना। जैसे इन देशों को नील और कपास कलकत्ते से ही भेजे जाते थे। कालान्तर में नगदी फसलों जैसे अफीम, जूट जिसे सुनहरा सूत कहा जाता था और चाय की खेती बढ़ी। इन वस्तुओं की आपूर्ति कर कलकत्ते के पृष्ठ प्रदेश ने अपना महत्त्व अंकित किया। क्रमिक औद्योगिकीकरण, भाप इंजन के आमगन और उन्नीसवीं सदी में रेल के आरंभ ने इस क्षेत्र की कायापलट कर दी। भारत में सूती वस्त्र उद्योग के बाद दूसरे क्रम का जूट उद्योग इसी क्षेत्र में फला फूला। बंगाल में कोयले के आविष्कार, जिसे एमर्सन ने "काला हीरा" कहा, ने कोयला उद्योग का ही विस्तार नहीं किया वरन् कलकत्ता बंदरगाह और इसके पश्च प्रदेश को भी नए आयाम दिये। इस बंदरगाह से दूसरे खनिज पदार्थों जैसे मैंगनीज़ और कच्चा लोहा का भी निर्यात किया जाता था। 1909 ई. में कलकत्ता से 152 मील दूर साक्षी में टाटा स्टील प्लान्ट का आरंभ भारतीय औद्योगिकीकरण की कहानी का नया अध्याय था। जमशेदपुर जिसे औद्योगिक चक्के की धुरी माना गया वह भी कलकत्ता नगर और उसके विराट बंदरगाह की ओर ही संकेत करता है।49 1918 ई. में बराकर के निकट इंडियन आयरन एंड स्टील कम्पनी की स्थापना भारतीय लौह एवं स्टीक उद्योग के इतिहास में महत्त्वपूर्ण पड़ाव है।

1947 ई. के भारत विभाजन से कलकत्ता बंदरगाह का पृष्ठप्रदेश भी बँट गया। विशेषकर पूर्वी बंगाल के जूट उत्पादन में समृद्ध क्षेत्र के भारत से अलग हो जाने से कलकत्ता बंदरगाह के आस-पास का क्षेत्र भी कम हो गया। फिर भी इस बंदरगाह के पास पश्चिम बंगाल, आसाम, बिहार, उड़ीसा, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के कुछ भाग तथा नेपाल, भूटान और सिक्किम जैसे स्वतंत्र राज्य मिला कर बहुत बड़ा पृष्ठ प्रदेश है। यह पृष्ठप्रदेश लगभग 5 लाख वर्ग मील क्षेत्र में फैला हुआ है और इसकी आबादी लगभग 1800 लाख की है। दामोदर घाटी, बंगाल और बिहार की कोयला, लोहा और खनिज खदानें, भारत का सम्पूर्ण चाय उद्योग, बंगाल का जूट उद्योग, निजी और सार्वजनिक उपक्रमों के चार स्टील प्लान्ट तथा अन्य उद्योग इसी क्षेत्र में आते हैं। कारखानों, खनिजों और उपजों में समृद्ध पृष्ठ प्रदेश वाले इस बंदरगाह के स्वर्णिम भविष्य को सहज ही देखा जा सकता है।

बंदरगाह का व्यापार

कलकत्ता बंदरगाह अपने पृष्ठप्रदेश के आर्थिक विकास और परिवर्तन की सदैव प्रतिच्छवि रहा है। पिछले पंद्रह वर्षों में कलकत्ता बंदरगाह ने अपनी अग्रणी स्थिति को बनाए रखा है। भारतवर्ष के कुल निर्यात का 45% मात्र और कुल आयात का 40% भाग इसी बंदरगाह से होता है। 1951-52 ई. से कलकत्ता बंदरगाह प्रति वर्ष 90 से 110 लाख टन माल की लदाई-ढुलाई करता आया है। 1947-48 ई. के 69 लाख टनेज की तुलना में टनेज की उल्लेखनीय वृद्धि हुई थी। बंगाल का विभाजन और बाद में चटगाँव के बंदरगाह के रूप में विकसित होने पर कलकत्ते के व्यापार को कुछ हानि हुई। एक शताब्दी से भी अधिक समय से पूर्वी बंगाल का व्यापार कलकत्ता बंदरगाह पर आधारित रहा है तथा इसी मार्ग से होता आया है। हाँलाकि विभाजन के बाद से थोड़ा निर्यात व्यापार (बॉन्ड में) अब भी होता है, किन्तु अनुमान यही लगाया जा रहा है कि पाकिस्तान की सरकार शीघ्र ही इससे मुक्त होने का प्रयास करेगी।50 वास्तव में पूर्वी बंगाल के व्यापार के हाथ से निकल जाने का कलकत्ता पर अधिक प्रभाव नहीं पड़ा, बल्कि स्वाधीनता के पश्चात् विशेषकर पंचवर्षीय योजनाओं के काल में भारतीय व्यापार में अभूतपूर्व वृद्धि देखी गई।

टनेज के आँकड़े पूरी कहानी नहीं कहते। किसी बंदरगाह की कार्य क्षमता के मूल्यांकन के लिये केवल टनेज नहीं बल्कि मालवाही जहाजों के प्रकार का भी उल्लेख होना चाहिये। मालवाही पोतों का प्रकार माल की लदाई-ढुलाई की गति निर्धारित करता है। खाद्यान्न या ऐसे ही किसी सामान की ढुलाई से स्टील और मशीनों की ढुलाई अधिक आसान और त्वरित गति वाली है। 1947 ई. के बाद विशेषकर प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान कलकत्ता बंदरगाह आने वाले बाहरी जहाजों में उनके देश का माल कम से कम लदा होता था। उन पर उपकरणों और कच्चे माल की लदाई अधिक होती थी ताकि भारत स्वयं इन वस्तुओं का उत्पादन कर सके। कलकत्ता बंदरगाह ने मशीन, लोहा और स्टील तथा अन्य धातुएँ, रसायन, अलकतरा, डामर, पिच और सीमेन्ट का बड़ी मात्रा में आयात किया। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इस आयात में स्वाभाविकतः ही वृद्धि होनी थी क्योंकि भारत की तीव्र औद्योगिक प्रगति ही इसकी महत्त्वाकांक्षा और गौरव का केन्द्र था। कलकत्ता की गोदियों में आयातित लोहे और स्टील की चादरों, ऐंगलों, चैनलों, घाटों के यार्डों में आयातित मशीनों और उनके भागों का अम्बार देखा जा सकता है। भारत के औद्योगिकीकरण के लिये आवश्यक इन वस्तुओं का विशाल मात्रा में आयात केन्द्र कलकत्ता बंदरगाह ही है। आयातित अन्य आवश्यक वस्तुओं के क्रम में पेट्रोलियम और पेट्रोलियम पदार्थ, खाद्यान्न, खादें, सोडा, लकड़ी तथा सीमित मात्रा में उपभोग की सामग्री का उल्लेख किया जा सकता है।

इन सबका दाम चुकाने के लिये भारत द्वारा किया गया निर्यात भी यहीं से होता है। सबसे अधिक निर्यात होने वाली तीनों वस्तुओं - चाय, जूट और कच्चा लोहा - का निर्गमन भी इसी बंदरगाह के द्वार से होता है। यहाँ से निर्यात की जाने वाली अन्य प्रमुख वस्तुएँ कोयला, बोरा, चीनी, अस्थि और अस्थिचूर्ण, लाख, कबाड़ और अन्य सामग्रियाँ हैं।

हुगली नदी की समस्या

कलकत्ता शहर जिस नदी के किनारे पसरा पड़ा है वह संसार की सबसे स्वेच्छाचारिणी नदी है। हुगली नदी को साधने का इतिहास कलकत्ता बंदरगाह जितना ही पुराना है। कलकत्ते से ऊपर की ओर की धारा में लगातार क्षरण से, विशेषकर पिछले तीन दशकों में नदी का पाट चौड़ा हुआ है और ज्वार की तीव्रता क्रमशः बढ़ती गई है। जहाजों की कर्षण गति की सीमा नदी के विभिन्न बाधनों (अवरोधों) की गहराई की भिन्नता पर निर्भर करती है।

समुद्र से बंदरगाह तक के 126 मील डायमंड हार्बर से ऊपर की ओर 42 मील का फैलाव बंदरगाह अधिकारियों की नींद हराम करता रहा है। उन्हें इस क्षेत्र में प्रकृति से अन्तहीन संघर्ष करना पड़ा है। अब ऊपर की ओर उन्मुख धारा का प्रति वर्ष उमड़ना घट कर चार महीनों का रह गया है। वर्ष के बाकी महीनों में मुख्य नदी सूखी पड़ी रहती है और हुगली लगभग ज्वार की सँकरी खाड़ी में परिवर्तित हो जाती है। कम से कम 15 बाधनों, जो गहरे अथवा उथले होते रहते हैं, का सामना करना पड़ता है। इसके अतिरिक्त कुछ तीखे मोड़ हैं जो बंदरगाह से और बंदरगाह की ओर के नौवहन को दुर्गम और कठिन बनाते हैं।

कमिश्नरों की नदी सर्वेक्षण सेवा प्रतिदिन नदी की गहराई के आधार पर जहाजों को नदी के ड्राफ्ट के सम्बन्ध में बताती है। कभी-कभी सबसे उथले बाधन में सुरक्षा सीमा केवल छः इंच की रह जाती है। सँकरी नहर को भी नौवहन योग्य बनाए रखने के लिये गहरी ड्रेजिंग की आवश्यकता होती है। इन लगातार कठिनाइयों और इनसे जूझने के लिये लगातार होने वाले भारी व्यय को ध्यान में रखते हुए बहुत पहले गोदी को डायमंड हार्बर से जोड़ने वाली एक नहर निर्माण का प्रस्ताव आया था। इस प्रस्ताव ने विवाद उत्पन्न कर दिया तथा अनुमान किया गया कि इस पर अत्यधिक खर्च होगा। 1959 में प्रस्ताव को छोड़ देने में ही भलाई दिखाई दी।51 जैसा कि पिछले अध्याय में चर्चा की जा चुकी है, कमिश्नरों ने नदी की समस्या से वैज्ञानिक तरीकों से निबटने का निश्चय किया। जल व्यवस्था अध्ययन विभाग (हाइड्रॉलिक स्टडी डिपार्टमेंट) की स्थापना का उल्लेख भी किया जा चुका है। इस दौरान पुणे के केन्द्रीय जल और ऊर्जा अनुसंधान केन्द्र ने बंदरगाह और मुहानों के प्रारूप पर अनगिनत प्रयोग किये। इन प्रयोगों ने संक्षिप्त अवधि की समस्याओं को सुलझाने में बहुत मदद की।52 1957-58 ई. में नदी की अधित्यका के प्रवाह की बदलती मात्रा के प्रभाव के अध्ययन के लिये अनुसंधान केन्द्र में एक नया प्रारूप (मॉडल) तैयार किया गया। इसका क्षेत्र स्वरूपगंज से बालारी तक था। इसी वर्ष बंदरगाह के लाभ के लिये पर्याप्त जल राशि आपूर्ति की आवश्यकता के लिए भारत सरकार को एक ज्ञापन दिया गया।53

कलकत्ता बंदरगाह की समस्या के सम्बन्ध में यह समझ बन रही थी कि नदी की गहरी ड्रेजिंग, इसके दुरुस्तीकरण और बढ़ी हुई जलधारा के एकीकृत समाधान के रूप में हुगली की डायमंड हार्बर से निम्नवर्ती धारा में एक उप बंदरगाह का निर्माण किया जाना चाहिये। सितम्बर 1952 ई. में भारत के आन्तरिक नौवहन और कलकत्ता बंदरगाह के लाभ के लिये गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन पर्षद ने प्रस्ताव लिया कि यथाशीघ्रता से गंगा बाँध (बैरेज) परियोजना को क्रियान्वित किया जाये। भारत सरकार

ने गंगा की मुख्य धारा से हुगली की जलापूर्ति को सुधारने की संभावना के परीक्षण पर एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त की। 1952 ई. में प्रस्तावित बाँध (बैरेज) के लिये फरक्का को चुना गया क्योंकि गंगा तट का यही ऐसा स्थान था जहाँ पिछले 100 वर्षों में कोई परिवर्तन नहीं हुआ था तथा यहाँ पर नदी की चौड़ाई के 2.5 मील थी। सर्वेक्षण पूरा होने के 10 वर्षों बाद कार्य आरंभ हुआ और योजना बद्ध नगरक्षेत्र निर्मित हुआ।

बहुत सी जाँच एवं विशेषज्ञ समितियों ने एकमत होकर गंगा नदी से भागीरथी को निरन्तर जल दिये जाने पर बल दिया। इसी से भागीरथी नदी को पुनरुज्जीवित किया जा सकता था। एक शताब्दी से अधिक समय से गंगा नदी अपनी पूर्वी भुजा पद्मा नदी, जो अब पूर्वी पाकिस्तान में है, की ओर अधिक उन्मुख थी। भागीरथी को गंगा में बाढ़ आने पर केवल 3-4 महीने ही उससे जल प्राप्त होता था। वर्ष के शेष दिनों में बंगाल की खाड़ी से ज्वार का जल अपने साथ तलछट ही लाता था जो नदी में जमा होती जाती थी और हुगली नदी प्रत्येक वर्ष और छिछली होती जाती थी। फरक्का परियोजना के पूरे हो जाने पर गंगा से अपने वाला तलछट मुक्त जल फरक्का से जंगीपुर तक 26.5 मील लंबी संयुक्त नहर से होता हुआ भागीरथी में जा मिलता जो नीचे की ओर कलकत्ते में हुगली में परिवर्तित हो जाती है तथा जमी हुई तलछट को बहा ले जाती है।55

तृतीय पंचवर्षीय योजना के निर्माताओं ने फरक्का परियोजना को पर्याप्त महत्त्व देते हुए कलकत्ता बंदरगाह के संरक्षण और रखरखाव के लिये आवश्यक माना। उनके विचार से गंगा नदी पर फरक्का में इस बाँध के निर्माण से हुगली नदी की जलापूर्त्ति की समस्या का स्थायी समाधान संभव था। फरक्का बाँध परियोजना के सफल क्रियान्वयन का अर्थ था सौ वर्ष पुराने सपने का सफल होना।

बंदरगाह के श्रमिक

पिछले अंशों में हमने बंदरगाह के विकास की विभिन्न योजनाओं, जहाजों से सम्बन्धित उपकरणों, मशीनों और तकनीक के विकास की बात की थी, पर अभी तक यहाँ काम करने वाले लोगों के सम्बन्ध में कुछ नहीं कहा। बंदरगाह के कामकाज में सबसे महत्त्वपूर्ण कारक मानव को समझे बिना सब कुछ निष्प्रयोजनीय-सा लगता है। कलकत्ता बंदरगाह में कार्य रत इस काल के श्रमिकों की अवस्था एवं उनके पारिश्रमिक की विस्तृत समीक्षा प्रस्तुत है।

गोदी श्रमिक समिति (The Dock Labour Board)

कलकत्ता बंदरगाह के श्रमिक समुदाय को मोटे तौर पर दो भागों में बाँटा जा सकता है - कमिश्नरों के म.जदूर और जहाजी कुली अथवा मोटिया। मोटियाओं को जहाजों पर काम में लगाया जाता था जबकि कमिश्नरों के मज़दूरों को तट और क्रेन के कार्यों में लगाया जाता था। मोटियाओं को मज़दूरी अपने ठेकेदार द्वारा दी जाती थी या उनमें से अधिकांश अस्थायी थे। इस पद्धति से कई बार बहुत सी जटिलताएँ उठ खड़ी होती थीं। इस पुरानी व्यवस्था में कई खामियाँ थीं, जैसे - कार्य सम्बन्धी अनिश्चितता, अतिरिक्त श्रमिक और उन पर प्रभावी नियन्त्रण का अभाव अथवा किसी दिन श्रमिकों की अतिरिक्त संख्या पर नियंत्रण का अभाव। श्रमिक, ठेकेदारों, मालिकों यहाँ तक कि मोटियाओं द्वारा मज़दूरों के शोषण की भी समस्या थी। प्रथम विश्व युद्ध के पश्चात् सभी प्रगतिशील देशों की सरकारों ने इस ओर ध्यान दिया। उन्होंने जल सीमा के मज़दूरों को निरन्तर कार्य उपलब्ध करवाने और उनके पारिश्रमिक में व्यवस्थित सुधार के लिये कुछ कदम उठाए। भारत ने भी अन्य देशों की भाँति अपनी

श्रमिक नीति का निर्धारण किया। 1948 ई. में गोदी श्रमिक अधिनियम (Dock Workers Regulations of Employment) (रोजगार नीति) बनाया गया। इस अधिनियम में 1931 ई. के श्रमिकों की अवस्था पर नियुक्त रॉयल कमीशन के सुझावों पर भी ध्यान दिया। इसके अन्तर्गत गोदी मज़दूरों के श्रम और मेहनताने से सम्बन्धित नीतियों का निर्धारण किया गया। इसमें उनकी श्रम सम्बन्धी सुरक्षा का अधिक ध्यान रखा गया। यह प्रबंध स्थायी और अस्थायी दोनों प्रकार के श्रमिकों के लिये किया गया था। 1951 ई. में सरकार ने बम्बई और कलकत्ता के लिये गोदी मज़दूर योजना (रोज़गार का नियमन) का खाका बनाया। सितम्बर 1952 ई. में कलकत्ता गोदी मज़दूर बोर्ड (कैलकटा डॉक लेबर बोर्ड) का गठन किया गया था 5 अक्टूबर 1953 से योजना लागू की गई। इस योजना का लक्ष्य गोदी म.जदूरों को अधिकाधिक रो.जगार उपलब्ध करवाना और आवश्यकता पड़ने पर अधिकाधिक गोदी म.जदूरों को उपलब्ध करना था। इस योजना को केवल मोटिया और वैसे ही कामों में जुड़े श्रमिकों तक ही केन्द्रित किया गया क्योंकि बंदरगाह प्रशासन के सीधे नियंत्रण वाले श्रमिकों को पहले ही स्थायी कर दिया गया था। गोदी श्रमिक समिति का गठन निस्संदेह एक बड़ा प्रयास था। इस योजना के आते ही पं.जीकृत श्रमिकों को या दिहाड़ी अथवा मासिक आधार पर एक निश्चित मात्रा में श्रम कार्य देने के लिये बाध्य थे। इसमें दोनों पद्धतियाँ भी अपनाई जा सकती थीं।

कलकत्ता के गोदी श्रमिक बोर्ड का गठन बम्बई और मद्रास के गोदी श्रमिक बोर्ड के साथ ही किया गया था। इस बोर्ड के गठन के साथ ही इसे कुछ कठिनाइयों और आलोचनाओं का सामना करना पड़ा। सरकार ने श्री एस. एस. वशिष्ठ के सभापतित्व में सुझाए गई योजनाओं और आवश्यक परिवर्तनों की सिफारिशों की जाँच हेतु समिति का गठन किया। समिति द्वारा दिये गए सुझावों के आलोक में तीनों बंदरगाहों के लिये बनाई गई इस योजना में सुधार कर इसे अक्टूबर 1956 ई. में लागू किया गया। वशिष्ठ समिति का सुझाव मानते हुए सरकार ने पंजीकृत मज़दूरों के साथ अपंजीकृत मज़दूरों के लिये भी योजना बनाई। अतः कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड ने केवल 1956 ई. की गोदी श्रमिक योजना को ही नहीं बल्कि 1957 ई. की कलकत्ता अपंजीकृत गोदी श्रमिक योजना का भी भार ग्रहण किया। इसमें पहली योजना के अन्तर्गत श्रमिकों के स्थायीकरण जिसमें रोज़गार की निरन्तर उपलब्धि भी थी, पारिश्रमिक की गारन्टी तथा श्रमिकों की सेवानिवृत्ति और उनके कल्याण पर ध्यान दिया गया। अपंजीकृत म.जदूरों को ये लाभ नहीं मिले।

जहाजी कुली अथवा मोटिया को मुख्यतः दो भागों में बाँटा जा सकता है - प्रत्येक के लिये सुरक्षित रख गए श्रमिक (रि.जर्व पूल वर्कर्स) और मासिक श्रमिक। ये सभी बोर्ड के अन्तर्गत पंजीकृत थे। मज़दूरों की मज़दूरी उनसे काम लेने वाले मालिक अदा करते थे। यह मज़दूरी उन्हें सीधे अथवा बोर्ड के माध्यम से (यह केवल मासिक श्रमिकों के क्षेत्र में) दी जाती थी। बोर्ड के माध्यम से म.जदूरी अन्य श्रेणियों के म.जदूरों को दी जाती थी। मालिक इसके साथ ही बोर्ड द्वारा निर्धारित सामान्य शुल्क चुकाते थे। यह उनके द्वारा कार्य में लगाए गए श्रमिकों के पारिश्रमिक के प्रतिशत के अनुसार निर्धारित किया जाता था। सामान्य शुल्क कोष से उपस्थित श्रमिकों की निम्नतम मज़दूरी दिये जाने की गारन्टी थी और यह उन्हें उपस्थिति भत्ता तथा प्रशासन के इससे सम्बन्धित खर्च के उपयोग में आता था। एक विशेष शुल्क कल्याण शुल्क का भी प्रावधान था जिसका उपयोग अस्पताल, आवास, कैंटीन निर्माण तथा अन्य सुविधाएँ उपलब्ध करवाने के लिये किया जाता था।

चूँकि गोदी श्रमिक बोर्ड और कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नरों के मज़दूर एक साथ कार्य करते थे अतः पहली श्रेणी पर पड़ने वाले प्रभावों से दूसरी श्रेणी भी अछूती नहीं रहती थी। अतः सुचारू कार्य-व्यवस्था के लिये बंदरगाह के सारे प्रशासन के लिये उत्तरदायी पत्तन न्यास के सभापति को ही गोदी श्रमिक बोर्ड का सभापति बनाया गया।

वर्तमान में बोर्ड की गतिविधियों में उसका प्रमुख कार्य विभिन्न प्रोत्साहनकारी योजनाओं का निर्माण और उन्हें लागू करना है ताकि बंदरगाह के तट पर आने जाने वाले जहाजों को बेहतर श्रमिक सुविधा उपलब्ध हो सके। 16 मार्च 1965 से खाद्यान्न से लदे जहाजों की ढुलाई और नमक के जहाजों की ढुलाई से सम्बन्धित दो योजनाएँ बोर्ड लागू भी कर चुका है।57 हाँलाकि उनसे अभी तक मनवांछित परिणाम नहीं मिले हैं। जहाजी कुलियों की क्षमता सुधार, जिस पर गोदी श्रमिक बोर्ड का नियन्त्रण था, बंदरगाह की अन्यतम आवश्यकताओं में से एक था।

कमिश्नरों के नियन्त्रण वाले तटीय श्रमिक

अप्रैल 1948 से पहले कलकत्ता बंदरगाह के तट पर विभिन्न पोतों ओर रेलवे इंजनों की लदाई-ढुलाई का कार्य करने वाले म.जदूरों का ठेका बर्ड एंड कम्पनी के पास था। 1 अप्रैल 1948 ई. से म.जदूरों के स्थायीकरण की नीति लागू होते ही यह क्रम टूट गया और म.जदूर कमिश्नरों के सीधे नियन्त्रण में आ गए। स्थायीकरण योजना की प्रमुख विशेषता म.जदूरों के पंजीकरण की सूची बनाना और प्रत्येक को निम्नतम मज़दूरी उपलब्ध करवाना था। दूसरी सूची दिहाड़ी म.जदूरों की थी जिन्हें काम अधिक होने पर बुलाया जाता था। पंजीकृत सूची वाले मज़दूरों को अंशदायी भविष्य निधि, छुट्टियाँ तथा कमिश्नर के अधीन अन्य कर्मचारियों जैसी सुविधाएँ प्राप्त थीं। वे दल में काम करते थे जिन्हें गैंग कहा जाता था। तृतीय श्रेणी के म.जदूरों में प्रति अदद के अनुसार मज़दूरी की व्यवस्था थी।

कुल मिला कर अपने मज़दूरों की बेहतरी के लिये किये गए अपने कार्यों पर कमिश्नर गौरवबोध के अधिकारी थे। म.जदूरों के हितों के लिये काम करने वालों में वे अग्रणी थे। कलकत्ता बंदरगाह के सम्बन्ध में सदैव यह शिकायत सुनने में आती है कि यहाँ पर जहाज़ म.जदूरों के अभाव में अधिक समय तक खड़े होने के लिये बाध्य है। आशा है कि म.जदूर इस समस्या को समझ कर बंदरगाह की इस कलंक-मुक्ति के लिये कार्य करेंगे।58

1961 ई. में कलकत्ता पत्तन कमिश्नरों के एक सर्वेक्षण से यह तथ्य सामने आया कि बृहत्तर कलकत्ता की आबादी का एक तिहाई भाग लगभग 55 लाख व्यक्तियों को कमिश्नरों ने सींधे या अन्य माध्यम से रोजग़ार अवसर उपलब्ध करवाए। बंदरगाह से अपनी रो.जी रोटी हासिल करने वाले 18 लाख लोगों में बैंकों, व्यापारिक घरानों, दुकानों, कारखानों और बंदरगाह से होने वाले कोयला, कच्चे खनिज पदार्थों, जूट और चाय के निर्यात तथा उन पर आश्रित उद्योगों में काम कर रहे व्यक्तियों की संख्या सम्मिलित नहीं की गई थी।

बंदरगाह से सीधे सम्बद्ध अथवा असम्बद्ध रो.जगार से जुड़े व्यक्तियों की संख्या 400,000 से ऊपर थी। इनमें से लगभग 42,000 लोग बंदरगाह कमिश्नरों से तनख्वाह पाते थे और 19,000 म.जदूर गोदी श्रमिक बोर्ड के अन्तर्गत पंजीकृत और सूचीबद्ध थे। ऐसे लोगों की संख्या, जो सीधे तौर पर सम्बद्ध नहीं थे, 171,500 थी जो गोदामों, छाजनों, भंडारों और दूसरे प्रतिष्ठानों में कार्य कर रहे थे। जहाजी कुलियों की संख्या 3400 थी। अड़तालीस स्टीमर दलालों (एजेंटों) ने आदमियों और 117 क्लियरिंग एजेंटों ने लगभग 6000 लोगों को काम दिया था। बंदरगाह कमिश्नरों के परमिट के अन्तर्गत चलने वाले 4000 ट्रकों के 16000 ट्रक चालक, सहायक आदि थे। इन्हें तथा अन्य श्रमिकों के परिवारों को मिलाकर यह संख्या 18 लाख के लगभग थी।59 इस क्षेत्र में सबसे अधिक म.जदूरों को काम देने वालों के तौर पर कमिश्नरों ने उनकी समस्याओं के प्रति सदैव सहृदय रवैया

अपनाया। म.जदूरों की समस्याओं को समझते हुए उन्होंने श्रम प्रबंधन के आधुनिकतम विचारों को अपना कर अपनी देश और जन हित सम्बन्धी सतर्कता का परिचय दिया।

व्यापार सम्बन्ध और प्रचार

एक विशिष्ट संस्थान होने के कारण बंदरगाह में आम जनता की रुचि कम थी। जनता निगम जैसे सरकारी संस्थानों की गतिविधियों से अपनी सीधी सम्बद्धता के कारण अधिक परिचित थी। फिर भी भारत के बड़े बंदरगाहों का शुल्क और व्यय उसके कुछ राज्यों से भी अधिक था। जनता द्वारा उनके कार्यों की अधिक सराहना उन्हें और प्रोत्साहित करती। इसके अतिरिक्त समुद्री बंदरगाहों का संचालन बंदरगाह प्रशासन का ही महत्त्वपूर्ण कार्य था। किसी समुद्री बंदरगाह का व्यापार बढ़ाना किसी दूसरी वस्तु की व्यपारिकता अथवा सेवा का से भिन्न नहीं था। किसी भी दूसरे विक्रेता की भाँति बंदरगाह प्रशासकों के लिये भी चार सिद्धान्तों का पालन आवश्यक था - ध्यानाकर्षण के प्रयास, रुचि जगाना, खरीदने की इच्छा जगाना और बेचना। किसी भी बंदरगाह का विक्रय और प्रचार विभाग उसके निर्माण और रखरखाव और संचालन विभागों जितना ही महत्त्वपूर्ण है। एक की सहायता के बिना दूसरा टिक नहीं सकता।60

कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नर इस दिशा में अपेक्षाकृत देर से सचेत हुए। इसका संकेत बंदरगाह समायोजन समिति (Port Co-ordinating Committee) के गठन से मिलता है। इस समिति में पोतों के प्रतिनिधि, क्षेत्रीय खाद्य निदेशक, टी बोर्ड के सभापति, विभिन्न रेल संगठनों के मुख्य प्रबंधक, चुंगी अधिकारी, कोयला नियंत्रण, लोहा और स्टील नियंत्रक, आयात निर्यात के संयुक्त नियंत्रक थे। समिति की पाक्षिक बैठकें होती थीं। ट्रैफिक प्रबंधक विभिन्न समितियों के माध्यम से व्यापार से सम्पर्क बनाए रखते थे।

इस सम्बन्ध में पत्तन न्यास द्वारा *पोर्ट फेयर* पत्रिका के प्रकाशन का उल्लेख आवश्यक है। अँग्रे.जी तथा अन्य स्थानीय भाषाओं में प्रकाशित इस पत्रिका में बंदरगाह की ताजा घटनाओं का विवरण होता था। पत्रिका की नवीन श्रृंखला में बहुत से आलेखों और चित्रों के साथ सूचनाओं का भंडार है। इसमें पत्तन न्यास के विभिन्न विभागों एवं बड़े से बड़े अधिकारी से लेकर छोटे से छोटे कर्मचारियों के समबन्ध में, खेल-कूद और जीवन के हर क्षेत्र से सम्बद्ध जानकारियाँ मिलती हैं। 1958 से प्रकाशित *कैलकटा पोर्ट एनुअल*, एक प्रायोजित प्रकाशन, भी कलकत्ता बंदरगाह के सम्बन्ध में जनरुचि जगाने का कार्य कर रहा है।

जनसाधारण से अनेक विन्दुओं पर जुड़ी कलकत्ता पत्तन न्यास जैसी विशाल संस्था में हाल-फिलहाल तक किसी जन सम्पर्क कार्यालय का होना अविश्वसनीय लगता है। 1963 ई. में देश-विदेश के अन्य कार्यालयों की भाँति कलकत्ता पत्तन न्यास अपने क्रिया-कलापों की सूचना पहुँचाने के लिये कार्यालय द्वारा कमिश्नरों के नए दृष्टिकोण का परिचय देता है। कमिश्नरों द्वारा पत्तन न्यास के कार्यों की जनता द्वारा की गई सराहना का उचित प्रस्तुतिकरण और उपयोग किया जा रहा है। इस प्रस्तुति से कमिश्नरों द्वारा जन सम्पर्कों को संवर्द्धित करने का प्रयास किया जा रहा है।

हाल ही में खोले गए सूचना केन्द्र (Information Centre) द्वारा कमिश्नरों के कार्यों की प्रशंसा से भी सहायता मिलेगी। यहाँ बंदरगाह के नवीन विकासों की सचित्र झाँकी दिखाई देती है। कमिश्नरों के जहाजी समूह में नवीन वृद्धि, क्रेन, जहाजों की माल ढुलाई से सम्बन्धित उपकरण और बंदरगाह क्षेत्र का नमूना - यहाँ सभी कुछ देखा जा सकता है। केन्द्र द्वारा उपलब्ध करवाए गए मानचित्र और चार्टों से वर्तमान स्थिति और रुझान का सचित्र परिचय मिलता है। बंदरगाह क्षेत्र में पिकनिक में रुचि रखने

वाले स्कूली बच्चों तथा अन्य व्यक्तियों के लिये यहाँ से स्टीमरों की व्यवस्था भी की जाती है। ऐसी यात्राएँ उनके लिये निश्चय ही रोमांचक सिद्ध होगी। लोगों द्वारा बंदरगाह की एक जन प्रतिष्ठान के रूप में पहचान और परख होनी ही चाहिये। सूचना केन्द्र देखकर कलकत्ता बंदरगाह की प्रगति के सम्बन्ध में कोई भी आश्वस्त हो सकता है।

विस्तृत होता क्षितिज

बंदरगाह विभिन्न व्यवसायियों का मिलन स्थल है, यहाँ परिवर्तन पुरानी परम्पराओं को सम्मान देते हुए धीमी गति से घटित होते हैं। स्थापित रीति से प्रस्थान पर सवालिया निगाहें उठती हैं। यह सामान्यतः सभी बंदरगाहों और विशेषतः कलकत्ता बंदरगाह के क्षेत्र में और अधिक सत्य है। अपनी कार्यकुशलता के उपरान्त भी इसका रुझान पुरातन मुखी है। किन्तु आज के दौर में प्रगति के पहिये की अबाध गति ने यहाँ के परिवहन पर भी अत्याधुनिक तकनीक की छाप छोड़ी है। अगर कलकत्ता बंदरगाह को विश्व के अन्य बंदरगाहों के कदम से कदम मिला कर चलना है, प्रगति की दौड़ में अपने प्रतिद्वन्दियों से पिछड़ नहीं जाना है तो इसे नये विचारों और तकनीकी ज्ञानों को अपनाना ही होगा। अन्यथा यह नवीनतम तकनीकों से वंचित होकर वर्तमान विकास से अपरिचित रह जायेगा।

25 करोड़ रुपये वार्षिक आमदनी वाले कलकत्ता पत्तन न्यास के पास अपने केन्द्रीय पुस्तकालय का न होना हताशाजनक था। आजकल के किसी भी अत्याधुनिक जन प्रतिष्ठान की यह कमी बड़ी कमी मानी जायेगी। 1962 ई. में एक पुस्तकालय की स्थापना हुई। आकार में छोटे इस पुस्तकालय की बढ़ती लोकप्रियता ने लंबे अरसे से लंबित इस आवश्यकता को प्रमाणित कर दिया।

बंदरगाह के इतिहास में पत्तन प्रबंधन संस्थान (Institute of Port Management) की स्थापना मील का पत्थर प्रमाणित हुई है। इस संस्थान में बंदरगाह प्रशासन के विभिन्न अधिकारियों को कार्य सम्बन्धी प्रशिक्षण दिया जाता है।61 इस संस्थान का आरंभ 30 दिसम्बर 1965 को हुआ। इसके उद्घाटन समारोह में सभापति श्री बी. बी. घोष ने आशा व्यक्त की कि यह संस्थान भारतीय और विदेशी बंदरगाहों के प्रशासनिक और तकनीकी अधिकारियों को निकट लायेगा जिससे आपसी विनिमय द्वारा उच्च स्तरीय सूचनाएँ एवं ज्ञान भंडार संचित किये जा सकेंगे जो भारतीय तथा विदेशी बंदरगाहों की कार्यस्थली में अधिक सार्थक प्रमाणित होंगे।

इस संस्थान में विभिन्न विश्वविद्यालयों, शोध संस्थानों तथा इसी प्रकार की निजी और सार्वजनिक संस्थाओं से विद्वान वक्ता आमंत्रित किये जाते हैं। विभिन्न गोष्ठियों के माध्यम से होने वाले इस परस्पर विचार-विनिमय से बंदरगाह प्रशासन को अमूल्य लाभ होगा। नए विचारों की ऊर्जा किसी बड़े संस्थान में नए प्राण फूँकती है, उसे अतीतोन्मुखी होने से बचाती है। विचारों और सूचनाओं का विनिमय बंदरगाह अधिकारियों में आपसी समझदारी उत्पन्न करता है। विचारों के अतिरिक्त यह इस क्षेत्र के महत्त्वपूर्ण व्यक्तियों को एक-दूसरे से मिलने का अवसर भी उपलब्ध करवाता है। यह स्मरण रखना आवश्यक है कि नए विचारों की ऊर्जा से वंचित कोई भी बड़ा प्रतिष्ठान शेष संसार से कटे परम्पराओं के थपेड़े खाते एक द्वीप से अधिक कुछ नहीं होता।

समुद्री परिवहन क्षेत्र में नए उपकरणों और नई पद्धतियों में क्रान्ति कर दी है। यूनिट लोड सिद्धान्त, कंटेनर और पैलेटाइजेश्न पद्धति ने आज समूचा परिदृश्य बदल दिया है। विश्व अर्थव्यवस्था में हम इसे पतवार से भाप इंजन, लकड़ी के

जहाजों से लोहे के जहाजों जैसे महत्त्वपूर्ण परिवर्तनों के समकक्ष रख सकते हैं। नौवहन से जुड़े लोग यूनिट लोड सिद्धान्त का पालन की अधिकारिक माँग कर रहे हैं।62 विकसित देशों में इन विषयों पर बृहद चर्चा हुई है। खाने की मेज से लेकर विभिन्न अखबार और पत्रिकाएँ इससे सम्बन्धित लेखों से भरे पड़े हैं। किन्तु हमारे लोग अभी तक इससे पूरी तरह परिचित नहीं हुए हैं। भारत में पैलेटाइजेश्न की संभावना को हर मूल्य पर परखा जाना चाहिये। 22 और 23 अगस्त 1966 में बंदरगाह प्रबंधन ने इस विषय पर एक संगोष्ठी का आयोजन किया। पैलेटाइजेश्न की व्यवस्था पर 18 आलेख पढ़े गए। सभी आलेखों में इसे हमारे बंदरगाह में व्यापक पैमाने पर लागू करने का सुझाव दिया गया।63 बंदरगाह की दुनिया में नए विचारों की जाँच-परख में प्रबंधन संस्थान की सकारात्मक भूमिका का यह छोटा-सा उदाहरण है।

इस दिशा में योजना इकाई (Planning Cell) का गठन एक स्वागत योग्य कदम है। आश्चर्यजनक रूप से पत्तन न्यास सुव्यवस्थित योजना और शोध इकाई नहीं थी। प्रत्येक विभाग का विकास उसका निजी प्रयास था, किन्तु आज की वैज्ञानिक प्रगति में तकनीकी विशेषज्ञता को देखते हुए सामान्य प्रक्रिया नहीं चलेगी। नए विकासों ने बंदरगाह प्रशासन की मूल दिशा परिवर्तित कर दी है। वैज्ञानिक चिन्तन और एकीकृत प्रयास ही आज की समस्याओं से छुटकारा दिलवा सकते हैं। इसी को ध्यान में रखते हुए 1964 ई. में बंदरगाह की समस्याओं को समंजित प्रयासों से सुलझाने के लिये योजना इकाई का गठन किया गया। यहाँ यह उल्लेखनीय है कि एक शताब्दी पुरानी पत्तन न्यास जैसी संस्थानों में परिवर्तन के प्रति अनिच्छा आ ही जाती है। योजना इकाई ने विभागीय सीमाओं को तोड़ कर एक दूसरे से मिलने को प्रोत्साहित कर इस अनिच्छा की .जिद को तोड़ा तथा नए दृष्टिकोण की ओर उन्मुख किया। इसमें लेखाकारों, सांख्यिकी विशेषज्ञों और परिवहन अधिकारियों ने अपने क्षेत्र की वैज्ञानिक और सटीक जानकारी के लिये दिन-रात एक कर दिये। उन्होंने गोदी के पत्तन न्यास रेलवे, फोर्क लिफ्टों तथा अन्य उपकरणों के उपयोग, कोयला लदाई, ड्रेजिंग, भंडार संतुलन, हल्दिया के प्रशासनिक योजना आदि पर बारीकी से कार्य किया। यह इकाई नवीनतम विकासों से सम्बन्धित सूचना उपलब्ध करवाती है तथा बंदरगाह प्रबंधन पाठयक्रम की व्यवस्था करती है। इससे कनिष्ठ अधिकारी प्रशासन सम्बन्धी विचारों के बासी हो जाने के खतरे से बचे रहते हैं। योजना इकाई का उद्देश्य
बंदरगाह संस्थान में नए प्राण फूँकना, इसके कार्यों को और सोद्देश्य बना, ऊर्जावान नेतृत्व प्रदान करना और निरन्तर प्रगति की ओर व्यवस्था को सुनिश्चित करना है। इसके बिना बंदरगाह तो क्या कोई भी विशेष संस्था अन्तर्राष्ट्रीय स्तर तक पहुँचने और अपने उपभोक्ताओं को संतुष्ट करने के सम्बन्ध में सोच भी नहीं सकती। इसके साथ ही अन्तर्विभागीय विचार विनिमय और सहयोग आज की समस्याओं से निबटने का एक कारगर उपाय है। यह विकास का सफल नुस्खा है। योजना इकाई ओर बंदरगाह प्रबंधन संस्थान इस दशक की महत्तवपूर्ण उपलब्धि है तथा इन दोनों में असीम संभावनाएँ हैं। हो सकता है कि अभी आशातीत परिणाम न मिल रहे हों। असल में कलकत्ता ऐसे नए विचारों से अपरिचित रहा है किन्तु विश्व के अन्य देशों के प्रगतिशील बंदरगाहों के लिये यह सकारात्मक रहा है। कलकत्ता बंदरगाहों को इन दो नए विभागों के लिये अभी बधाइयाँ देना शायद जल्दबाज़ी हो किन्तु इनकी सफलता और औचित्य के सम्बन्ध में किसी को कोई संदेह नहीं है। बंदरगाह को इससे होने वाले लाभों को तो समय ही प्रमाणित करेगा। पंचवर्षीय योजनाओं के युग में कमिश्नरों ने अत्यन्त सार्थक भूमिका का निर्वाह किया। उन्होंने अपने प्रयासों को अपनी निष्ठा और लगन से निरन्तर व्यापक बनाया। पिछले पंद्रह वर्षों में विकास कार्यक्रम की गति की तीव्रता सराहनीय रही है। कलकत्ता बंदरगाह की प्रगति एक ठोस घटना है। ऐसे ही एक कड़ी से दूसरी कड़ी मिल कर विकास श्रृंखला की निरन्तरता का निर्माण करती है।

अध्याय 16
हल्दिया के वायदे

पिछले कुछ वर्षों से हल्दिया सुर्खियों में बना रहा है। जबकि एक दशक पहले कलकत्ते तक में लोग हल्दिया के नाम से अपरिचित थे। कलकत्ता बदंरगाह कमिश्नरों द्वारा हल्दिया में सहायक बंदरगाह के निर्माण के निर्णय के साथ ही हल्दिया को प्रसिद्धि मिल गई। इस सहायक बंदरगाह के निर्माण से एक बहुत पुराने विचार को साकार होना था। पिछले 100 वर्षों से अधिक समय से कलकत्ते के निकट समुद्र तट पर एक बंदरगाह के निर्माण की बात सोची जा रही थी। यहाँ तक कि कैनिंग बंदरगाह योजना में इस विचार को एक ठोस रूप भी मिल गया था। फिर इसके स्थगन के बाद हुगली में न जाने कितना जल बह गया। 1903 ई. में लफ प्वॉयन्ट पर सहायक बंदरगाह निर्माण की योजना के साथ यह विचार पुनरुज्जीवित हुआ। 1954 ई. में कोयला निर्यात वृद्धि की संभावनाओं की तलाश के लिये बनी कोयला निर्यात समिति ने पुनः इस प्रश्न को उठाया। इस समय तक इस विचार के पक्ष में, कोयले की लदाई-ढुलाई की प्रक्रिया के मशीनीकरण की सुविधा खड़ी थी। खिदिरपुर गोदी क्षेत्र की कोयला बर्थों (संख्या 19 और 20) के मशीनीकरण से अन्य उपयोगिताओं के साथ घनी आबादी वाला यह क्षेत्र स्वास्थ्य के लिये हानिकारक धूल-धक्कड़ से छुटकारा पाता।1 कोयला निर्यात समिति के सुझावों का कोई परिणाम नहीं निकला। प्रत्येक गु.जरते दिन के साथ सहायक बंदरगाह की बढ़ती आवश्यकता अनुभव की जा रही थी। 1956 में बेंगॉल नेशनल चेम्बर ऑव कॉमर्स ने केन्द्र सरकार को मिदनापुर ज़िले के गेंओखाली में सहायक बंदरगाह के निर्माण का सुझाव देते हुए ज्ञापन दिया। ज्ञापन में कहा गया कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान और उसके बाद कलकत्ता बंदरगाह अपने पूरे परिवहन को सँभालने में सक्षम नहीं है। यह भी सुझाव दिया गया कि इस सहायक बंदरगाह के प्रशासनिक नियंत्रण का भार कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नरों के हाथों में सौंपा जाये।2 बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स एंड इंडस्ट्री के सभापति ने भी कलकत्ता बंदरगाह को हुगली नदी की ग़लत दिशा में बताया जो देश के विभाजन और भारत के औद्योगिक विकास का संयुक्त परिणाम था।3 1957 ई. में विश्व बैंक अभियान से सहायक बंदरगाह निर्माण को नई प्रेरणा मिली। बंदरगाह की विभिन्न समस्याओं को देखते हुए गहरे पानी के बंदरगाह के विकास से इन समस्याओं के मुख्य भाग के सुलझने की आशा की गई।

1957 तक कलकत्ता बंदरगाह की कमियों ने गंभीर रूप धारण कर लिया। बंदरगाह के तत्कालीन ऑपरेशन निदेशक श्री के. मित्र ने इन्हें तीन श्रेणियों में विभक्त किया - नौवहन, बर्थ और परिवहन की समस्याएँ। नौवहन में भी तीन प्रकार की समस्याएँ थीं। नदी के मोड़ जहाजों के आकार को 530 फीट तक सीमित कर देते थे। यह पहली नौवहन समस्या थी। दूसरी ड्राफ्ट के नियंत्रण के लिये लगाए गए 15 बाधनों से वर्ष में 196 दिनों तक 26 फीट की उपलब्धि थी। चूँकि अधिकतम ड्राफ्ट सीमित समय और खतल ज्वार (समुद्र के पानी का चढ़ाव जो सुदी दूज और पूनो के पश्चात होता है) के समय ही उपलब्ध था अतः गहरे ड्राफ्ट के जहाजों का बंदरगाह में नौवहन अत्यन्त सीमित समय अवधि में ही हो सकता था। इससे जहाजों को लंबी प्रतीक्षा करनी पड़ती थी जिससे समय नष्ट होता था। तीसरी समस्या ज्वार की लहरों की बढ़ती तीव्रता थी जिससे उस समय जहाजों को लहरों पर टिकाए रखना कठिन हो जाने के कारण उन्हें सैंडहेड्स में ले जाना पड़ता था।

बर्थों में उनकी आकृति, विशेषकर कलकत्ता के घाटों और खिदिरपुर गोदी में, के कारण एक बार में 500 फीट के बहुत कम जहाज़ ही आश्रय ले सकते थे। इसलिये बंदरगाह प्रशासन अन्तर्देशीय चाय वाहक स्टीमरों को बर्थें उपलब्ध नहीं करवा पाता था।

परिवहन के क्षेत्र में बंदरगाह प्रतिदिन 16 से अधिक रेलगाड़ियाँ चलाने की स्थिति में नहीं था, किन्तु बढ़ते हुए परिवहन दबाव के कारण उसे कई बार 20 रेलगाड़ियाँ प्रतिदिन चलानी पड़ती थी।4

प्रथम एवं द्वितीय पंचवर्षीय योजनाओं में इन समस्याओं को ध्यान में रखते हुए हुगली की ट्रेनिंग और किंग जॉर्ज गोदी में ऐसी बर्थों के निर्माण जिसमें बड़े जहाज़ आ सके, यार्डों की क्रमानुसार व्यवस्था, जिससे बंदरगाह की क्षमता बढ़े तथा अधिक रेलगाड़ियाँ चलाई जा सकें, के प्रस्ताव दिये गए थे, किन्तु इन उपायों से स्थायी समाधान नहीं निकला। ड्रेजिंग की भी अपनी सीमाएँ थीं। अगर कलकत्ता बंदरगाह अपने महत्त्व को बनाए रखना चाहता था तो इनके पास नदी की निम्नवर्ती दिशा में एक सहायक बंदरगाह के निर्माण के अतिरिक्त और कोई उपाय नहीं बचा था। असल में ईस्ट इंडिया कम्पनी ने कूटनीतिक कारणों से कलकत्ते को बहुत भीतरी भाग में बसाया था। आज के सभी बड़े बंदरगाह बसाए जाते समय जल-दस्युओं, लुटेरों और विरोधी जनजातियों तथा देशों की लूटमार और छापेमारी से त्रस्त थे। इसलिये शुरुआती सौदागर जहाँ तक जहाज़ का कर्षण अनुमति देता था यथासंभव ऊपर की ओर जाते थे। समुद्र में अधिक से अधिक दूर जाने पर वे खतरों से बचे रहते थे। अन्य शहरों जेसे लंदन, बोरडयूक्स, एंटवर्प, ब्रेमेन, कोलान, हैम्बर्ग और ऐसे ही बहुत से शहरों की भाँति कलकत्ता भी उस स्थान पर केन्द्रित था जहाँ समुद्री और नदी पोत 'महा' समुद्र में अधिकाधिक दूरी तक जा सकें। इनमें से रोम, पेरिस और कोलोन समुद्री बंदरगाह बने नहीं रह सके। अन्य बन्दरगाहों ने अपने आन्तरिक शहर के विकास और ड्रेजिंग द्वारा जहाजों को ड्राफ्ट की बढ़ी हुई सुविधा देकर अपने अस्तित्व की रक्षा की।5 इसके साथ ही पूरे विश्व में नदी बंदरगाहों को गोदियों के माध्यम से समुद्री बंदरगाह में बदलने का चलन बढ़ रहा था। जैसे लंदन बंदरगाह में टिलबरी गोदी में पुरानी गोदियों ब्रेमेन, गॅटरडैम और हैम्बर्ग से कहीं अधिक पोतों का आवागमन होता था।

गंगा के डेल्टा में हुगली नदी पर अवस्थित कलकत्ता बंदरगाह ऐसी ही परिस्थितियों की कठिनाइयों का सबसे उपयुक्त उदाहरण माना जा सकता है।6 अतः यहाँ एक सहायक बंदरगाह की निर्माण योजना का प्रस्ताव स्वाभाविक ही था। हल्दिया में ऐसे बंदरगाह का निर्माण विश्वव्यापी चलन के ही अनुरूप था।

स्थान चयन

सहायक बंदरगाह निर्माण योजना के स्वीकृत होते ही उपयुक्त स्थान चयन का कठिन प्रश्न उठ खड़ा हुआ। चयनित स्थान को कुछ आवश्यक शर्तों का निर्वाह करना था। नदी में उस स्थान पर लगातार गहरे जल की उपस्थिति आवश्यक थी। यहाँ तक समुद्र से सीधा नौवहन संभव होना चाहिये था ताकि आने वाले जहाजों को नदी के कम से कम बाधनों का सामना करना पड़े। साथ ही रेल और सड़क मार्ग द्वारा बंदरगाह के पृष्ठ क्षेत्रों से इसका सुसम्बद्ध होना भी आवश्यक था। पाँच संभावित क्षेत्रों के नाम आये - गेओंखाली, हल्दिया, कौखाली, दरियापुर और जेन्सन रोड। देखा गया कि गेओंखाली कठिन बालारी अवरोध की ऊपरी दिशा में और हल्दिया के अतिरिक्त अन्य स्थान मुहानों के चक्रवाती तूफानी घेरे में आते थे। अतः इस कार्य के लिये शेष बचे

हल्दिया का चयन किया गया। कलकत्ता से 561/2 समुद्री मील निम्नवर्ती धारा में हुगली के दाहिने तट पर बसे हल्दिया के चयन में सभी विशेषज्ञों ने एकमत से सहमति दी। यह स्थान हुगली में गिरने वाली हल्दी नदी के उत्तर में है।

यह स्थान हुगली नदी पर अवस्थिति है हल्दी नदी पर नहीं। कलकत्ते से नदी पथ से जुड़े होने के साथ-साथ इसे उसके पृष्ठ प्रदेश से रेलमार्ग और सड़क मार्ग से प्रभावशाली ढंग से जोड़ा जा सकता था। यहाँ गहरे पानी की सुलभता के साथ कलकत्ते से और कलकत्ते की ओर नौवहन के लिये पर्याप्त चौड़ी नहर भी थी। विशेषज्ञ इस पर सहमत थे कि हल्दिया को अपनी पूर्वी या पश्चिमी नहर से गहरी जलराशि सदैव उपलब्ध रहेगी। केवल थोड़ी सी ड्रेजिंग और नौवहन नहरों का पुनर्गठन 30 फीट के जहाजों के लिये वर्ष भर ड्राफ्ट की सुविधा, 32 फीट के जहाजों के लिये 258 दिनों और 35 फीट के जहाजों के लिये 39 दिनों की ड्राफ्ट की सुविधा मिल सकेगी। हल्दिया से समुद्र की ओर ब्यूमॉन्ट और ऑकलैंड बाधन समेत केवल तीन रोधिका अथवा बाधन को ही पार करना पड़ता। इस कार्य के लिये कमिश्नरों के अपने ही नहीं वरन प्रसिद्ध विदेशी विशेषज्ञों और अभियंताओं और अति व्यस्त अन्तर्राष्ट्रीय बंदरगाहों से जुड़े व्यक्तियों की भी सलाह ली गई। फ्रांस के बंदरगाह अभियंता प्रोफेसर लारास, रॉटरडैम बंदरगाह के मुख्य निदेशक श्री पॉस्थुमा, जल सर्वेक्षण विशेषज्ञ डच प्रोफेसर जानसेन सभी ने हल्दिया को सहायक बंदरगाह के रूप में सर्वोत्तम चुनाव माना। कमिश्नरों के अपने परामर्श अभियंताओं, मैसर्स रैंडेल, पामर एंड ट्रिट्टन ने भी अपनी विस्तृत स्वतंत्र जाँच में कलकत्ता बंदरगाह की आवश्यकता पूर्ति के लिये हल्दिया को सहायक बंदरगाह के रूप में सर्वाधिक उपयुक्त पाया।7

हल्दिया परियोजना

1960 के आखिरी दौर में हल्दिया परियोजना के लिये आवश्यक विदेशी मुद्रा हेतु अन्तर्राष्ट्रीय बैंक में ऋण हेतु एक आवेदन किया गया। हल्दिया परियोजना में पुनर्निर्माण और विकास के लिये एक गोदी व्यवस्था, जिसकी सभी बर्थें मशीनीकृत होंगी तथा इनमें से एक कच्चा लोहा के लिये, दो कोयला के लिये, एक सामान्य मालवाही जहाजों के लिये, दो नदीतटीय बर्थों में से एक तेल के लिये और दूसरी खाद्यान्नों के लिये होगी, करने का निर्णय लिया गया। इसके लिये आपसी सहयोग द्वारा योजना निर्माण और अत्यधिक तैयारी की आवश्यकता थी। सभी तरह की औपचारिकताओं का निर्वाह करना था। अन्तर्राष्ट्रीय बैंक के पुनर्निर्माण और विकास विभाग के तकनीकी अधिकारियों का एक दल ऋण आवेदन तथा विभिन्न परियोजनाओं के परीक्षण निरीक्षण के लिये 1961 ई. की जनवरी-फरवरी में कलकत्ता पहुँचा। हल्दिया के सम्बन्ध में उन्होंने कई सुझाव दिये। उन्होंने स्वतंत्र जल सर्वेक्षण विभाग खोलने की सिफ़ारिश की। जिससे हुगली नदी, इसके विभिन्न मुहानों, प्रवेश द्वारों और प्रस्तावित बंदरगाह के लिये तकनीकी आँकड़े संकलन तथा मूल रूपरेखा के लिये आवश्यक अभियांत्रिकी सम्बन्धी शोध एवं अध्ययन किया जा सके। इसके लिये विश्व प्रसिद्ध अभियंताओं की सलाह लेने की भी सिफारिश की गई। विश्व बैंक ने हल्दिया परियोजना को इसके आरंभ होने के बाद के काल में ऋण देने का अश्वासन दिया साथ ही जल सर्वेक्षण और अभियांत्रिकी अध्ययन के लिये आवश्यक विदेशी मुद्रा हेतु तुरन्त ऋण दिया।

कमिश्नरों ने इस सलाह को मानते हुए आवश्यक स्थानों के अध्ययन के लिये 'जलसर्वेक्षण अध्ययन विभाग' नामक नए विभाग की स्थापना की। दिसम्बर 1916 ई. में लंदन बंदरगाह के दो उच्चाधिकारियों, मुख्य अभियंता श्री जी.ए. विल्सन और सुपरिंटेंडेंट श्री जी.टी. जॉनसन विशेषज्ञ रूप में हल्दिया क्षेत्र का निरीक्षण करने पहुँचे। इनके साथ कमिश्नरों के मुख्य और परामर्श

अभियंताओं, मैसर्स रैंडेल, पामर एंड ट्रिट्टन ने मिल कर मूल प्रारूप तैयार किया। इस प्रारूप को भारत सरकार तथा विश्व बैंक को सौंपा गया। इस योजना के क्रियान्वयन के लिये एक भारी राशि की आवश्यकता थी। इस योजना के अन्तर्गत होने वाले परिव्यय से भूमि अधिग्रहण, एक गोदी व्यवस्था का निर्माण जिसके अन्तर्गत सड़क, जल आपूर्ति, बिजली तथा अन्य सुविधाएँ, आवास निर्माण तथा बंदरगाह के लिये आवश्यक उपकरणों को खरीदा जाना था। चूँकि निर्माण स्थल तक कोई सड़क नहीं थी अतः बंदरगाह अधिकारियों ने भारत सरकार से राष्ट्रीय राजमार्ग के स्तर की सड़कें बनवाने का अनुरोध किया। भारत सरकार ने हल्दिया और खड़गपुर के बीच रेलसेवा आरंभ करने के लिये दक्षिण-पूर्व रेलवे को आवश्यक सर्वेक्षण करने का निर्देश दिया।8

तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में हल्दिया परियोजना का कार्य आगे बढ़ा। भूमि अधिग्रहण सम्पन्न हुआ। तेल घाट का निर्माण आरंभ हुआ, गोदी और टर्निंग ज्वार जल क्षेत्र का आवश्यक कार्य तथा सड़क निर्माण और कर्मचारियों के आवास निर्माण जैसे जरूरी कार्य आरंभ हुए।

1963 ई. में पुनर्निर्माण और विकास के लिये अन्तर्राष्ट्रीय बैंक से विदेशी मुद्रा हेतु पुनः ऋण का आवेदन किया गया। इस परियोजना पर उस समय यह व्यय 14 करोड़ रुपये अनुमानित किया गया। अपने सुझाव के अनुसार किये जल सर्वेक्षण अध्ययन से संतुष्ट बैंक ने परिवहन और आर्थिक स्थिति की विस्तृत जानकारी माँगी। भारत सरकार ने इस कार्य के लिये एक अध्ययन समिति का गठन किया।

परिवहन की संभावनाओं और आर्थिक लाभों के व्यापक ब्यौरों और विस्तृत अध्ययन को देख कर हल्दिया अध्ययन दल इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि पूरे होने के दो वर्षों बाद ही यह परियोजना फलप्रसू होगी। इसमें किया गया पूँजी निवेश हर प्रकार से लाभकारी होगा। अध्ययन दल ने पाया कि पूर्वी तट से कच्चे लोहे के निर्यात के लिये हल्दिया बंदरगाह सस्ता पड़ेगा। इस निर्यात से प्रतिवर्ष 1200 लाख रुपये की विदेशी मुद्रा की आमदनी का अनुमान लगाया गया जो भारतीय अर्थव्यवस्था के लिये एक बड़ा लाभ था। बंदरगाह शुल्क का निर्णय अभी किया जाना था पर अध्ययन दल कलकत्ता-हल्दिया के संयुक्त प्रयास से शुद्ध मुनाफे चाहे यह राशि छोटी ही क्यों न हो, के सम्बन्ध में संतुष्ट था।

विश्व बैंक द्वारा अध्ययन दल के निष्कर्षों को स्वीकार कर लेने के बाद अन्य प्रकार के अनेकों विवाद उठ खड़े हुए। तब बंदरगाह कमिश्नरों ने भारतीय संसाधनों से निर्माण-कार्य संभावना पर विचार करना शुरु किया क्योंकि अब यह परियोजना और लंबित नहीं की जा सकती थी। उन्होंने पाया कि न केवल यह संभव है बल्कि इससे विदेशी मुद्रा की बहुत बड़ी राशि की बचत की जा सकेगी। गहन परीक्षण के बाद भारत सरकार भी इस बात पर सहमत हो गई क्योंकि इस राशि को 14-15 करोड़ रुपये तक लाया जा सकता था। अतः भारत सरकार ने संशोधित योजना पर बंदरगाह कमिश्नरों को कार्य करने की अनुमति दे दी। इस संदर्भ में बंदरगाह कमिश्नरों की आत्मनिर्भरता की सर्वत्र सराहना हुई। इस परियोजना का सफल निर्माण बंदरगाह के विकास के इतिहास में मील का पत्थर प्रमाणित होगा।

संभावनाशील भविष्य

हल्दिया गोदी व्यवस्था अपने वर्तमान रूप से और विकसित होकर इसके सहायक बंदरगाह से आगे की भूमिका का निर्वाह करेगी। अभी यह सहायक बंदरगाह मुख्यतः बड़े मालवाही पोतों को जाम (पोतों की भीड़भाड़) में फँसने से बचाता है। बहुत से लोग इसमें एक और औद्योगिक क्षेत्र के विकास की संभावनाएँ पाते हैं। कैलकटा मेट्रोपॉलिटन प्लानिंग ऑर्गेनाइजेशन के साथ कुछ संस्थानों द्वारा की गई जाँच से इसकी पर्याप्त विकास संभावनाओं का संकेत मिलता है। पूर्वी क्षेत्र के विकास में हल्दिया की अत्यन्त महत्त्वपूर्ण भूमिका होगी। यहाँ पर 300,000 की आबादी का शहर बसने की आशा की जा रही है।

हल्दिया में 30 लाख टन की क्षमता वाले तेल शोधक कारखाने की स्थापना का प्रस्ताव किया गया है। इसके साथ ही यहाँ खाद प्लान्ट और पेट्रो-रसायन कॉम्प्लेक्स बनाने की बात चल रही है। हल्दिया क्षेत्र के नूतन आर्थिक विकास के लिये कुल मिला कर सात मुख्य प्रतिष्ठान यहाँ के सम्बन्ध में विचार कर रहे हैं। इनमें बंदरगाह उद्योग, मूल उद्योग (रासायनिक और गैर रासायनिक दोनों), इन मूल उद्योगों के उत्पादनों का कच्चे माल के रूप में प्रयोग करने वाले उद्योग, अन्य उद्योग विशेषकर जो निर्यात केन्द्रित अथवा आयातित कच्चा माल प्रयोग में लाते हैं, सहायक उद्योग, उपभोक्ता सामग्री उद्योग एवं कृषि उद्योग प्रमुख हैं।

जहाज़ की मरम्मत हेतु कारखाना, जिसे आगे चलकर जहाज़ निर्माता प्रतिष्ठान में बदलने का विचार है, इस आर्थिक विकास की एक और महत्त्वपूर्ण कड़ी है। हल्दिया आने वाले जहाजों को मरम्मत और दुरुस्त रखे जाने की आवश्यकता होगी। रेल परिवहन से लेकर स्टील कारखानों तक पर दृष्टि डालने से यहाँ जहाज़ निर्माण कारखाने का एक सशक्त उद्योग के रूप में उभरना एक तार्किक प्रत्याशा है।9

हल्दिया के सहायक बंदरगाह के रूप में कार्यारम्भ से सबसे पहले जहाजों का ईंधन और समय बचेगा। अभी जहाजों को पहले कलकत्ता जाने और फिर समुद्र में पहुँचने के लिये तीन दिन लगते हैं। हल्दिया पूरे वर्ष 30 फीट के जहाजों को ड्राफ्ट सुविधा दे सकेगा। इसी तरह 22 फीट के जहाजों को प्रतिवर्ष 238 दिनों की और 35 फीट के जहाजों को प्रतिवर्ष 39 दिनों की ड्राफ्ट सुविधा प्रदान कर सकेगा। यह आशा की जा रही है कि मुहानों पर ड्रेजिंग द्वारा मुहानों के बाधनों के पास पर्याप्त गहराई मिल सकेगी। 10 फीट गहराई तक सुधार होगा ही पर यदि यह सुधार 5 फीट का भी मान लें तो 35 फीट तक के जहाज़ पूरे वर्ष हल्दिया में आना-जाना कर सकेंगे। कलकत्ता बंदरगाह में वर्तमान ड्राफ्ट सुविधा की तुलना में यह बहुत बड़ा सुधार होगा।10 हल्दिया में गहरे पानी में चलने वाले तेल टैंकरों के लिये एक नदी तटीय घाट बर्थ का भी प्रावधान रखा गया है जिससे प्रति वर्ष 30 लाख टन कच्चा तेल आयात की आशा की जा रही है। यहाँ कोयला बर्थ को आरम्भ से पूरी तरह मशीनचालित रखा जायेगा। इसी तरह की सम्पूर्ण मशीनीकृत बर्थें - एक कच्चा लोहा लदाई बर्थ, एक रॉक फॉस्फेट बर्थ, एक खाद्यान्न बर्थ और तीन मालवाही पोतों की बर्थें बनाने का निश्चय किया गया है। साथ में अधिक क्षमता वाले भारोत्तोलक यार्ड का भी प्रावधान है। अध्ययन दल द्वारा 1971 के आवागमन के संदर्भ में लगाए गए अनुमान द्वारा 25 लाख टन कोयला, 30 लाख टन कच्चा लोहा, 15 लाख टन रॉक फॉस्फेट, 20 लाख टन खाद्यान्न, 25 लाख टन कच्चे तेल, 6 लाख टन नमक और 5 लाख टन सामान्य माल की ढुलाई होगी। अतः हल्दिया 126 लाख टन माल की लदाई-ढुलाई कर सकेगा।

हल्दिया बंदरगाह

इन दीर्घकालिक प्रत्याशाओं की पूर्ति के बीच निस्संदेह बहुत-सा समय व्यतीत हो जायेगा। क्या इस बीच नदी का गहरा भाग माल से लदे भारी जहाजों का लंगर स्थान बन सकता है? पत्तन न्यास के कुछ मस्तिष्कों में यह प्रश्न जागा। कहा गया कि जो जहाज़ कलकत्ता आने में असमर्थ हैं उनकी ढुलाई का अनुभव और तथ्य संकलन भविष्य की गोदी के लिये पर्याप्त हितकारी होगा। कैलकटा पोर्ट को-आर्डिनेटिंग कमिटि ने सावधानी-पूर्वक विचार करने के बाद इस सुझाव को मान कर नवम्बर से फरवरी के बीच जब मौसम अच्छा रहता है, अपेक्षाकृत हल्के जहाजों की ढुलाई की अनुमति दे दी। 1957 और फिर 1959 ई. में कलकत्ता आये हॉलैंड के श्री पॉस्थुमा ने भी इसका समर्थन किया। अतः 1959 ई. में हुगली नदी में हल्दी नदी के मिलन स्थल के समीप हल्दिया एंकरेज लंगर की स्थापना की गई।

इस योजना को क्रियान्वित करने वालों को एकदम शुरु से कार्य करना था। उन्हें अधिकारियों, श्रमिकों और कर्मचारियों के परिवहन, उनके आवास और भोजन और सर्वोपरि कलकत्ता बंदरगाह से इतनी दूर इस कार्य के लिये आवश्यक यथोचित् श्रमिक शक्ति की उपलब्धता की समस्याओं से जूझना था। सबसे पहले हल्दिया लंगर के कलकत्ता बंदरगाह के ही एक भाग होने की कानूनी कार्यवाही पूरी की जानी थी। आर्थिक संभावनाओं पर विचार करने के बाद सबसे पहले उन खाद्यान्न जहाज़ों की ढुलाई तय की गई जो सामान्यतः मद्रास अथवा विशाखापत्तनम बंदरगाह से कलकत्ता तक कर्षण की सुविधानुसार लंगर डालते थे।

लगभग 60 हल्के पोतों का समुदाय इस कार्य के लिये नियुक्त किया गया। इनके लिये कलकत्ता नदी परिवहन एसोसियेशन (Calcutta River Transport Association) को ठेका दिया गया। यह संस्था बेंगॉल चेम्बर ऑव कॉमर्स के नियन्त्रण में काम करती थी।

हल्दिया के खाद्यान्न पोतों की ढुलाई के लिये आवश्यक श्रमिक शक्ति को दो स्रोतों से उपलब्ध करवाया गया : कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड के पंजीकृत श्रमिक और आस पास के जिलों के स्थानीय श्रमिक। कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड के म.जदूरों को बोरों को विंच से उठाकर बोर्ड पर लाना था। स्थानीय मज़दूरों को गेहूँ को बोरों में भर कर उनकी सिलाई का कार्य करना था। मालबोट के नाविक भी स्थानीय ही थे। बंदरगाह एवं सरकारी अधिकारियों और गोदी श्रमिक बोर्ड के म.जदूरों के लिये हल्दिया में एक कैम्प खोला गया। अच्छे मौसम में कैम्प की 200 लोगों की आबादी, लंगर पर जहाज़ के आने से बढ़कर 700 व्यक्तियों तक पहुँच जाती थी। कैम्प का प्रशासन हल्दिया लंगर के सुपरिंटेंडेंट के निरीक्षण में चलाया जाता था। वह राशन-वितरण, ता.जा पानी, उचित संरक्षण, कैंम्पों की सुरक्षा तथा अन्य दैनन्दिन आवश्यकताओं आदि का ध्यान रखता था। अधिकारियों तथा अन्य लोगों के मनोरंजन तथा अन्य सामाजिक कार्यक्रमों का भी प्रावधान था। फरवरी 1966 में कमिश्नरों ने हल्दिया में चल रहे लंगर कार्य, गोदी व्यवस्था कार्य एवं भविष्य में औद्योगिक विकास की संभावनाओं का वहाँ जाकर स्वयं निरीक्षण किया। हल्दिया परियोजना में कमिश्नरों की इस रुचि ने शुष्क वातावरण में काम कर रहे वहाँ के लोगों में नई ऊर्जा का संचार किया।

पिछले सात मौसमों में लंगर का कार्य अति सफल रहा है। यह उचित योजना और आवश्यक प्रयासों के सामंजस्य से संभव हो सका है। हल्दिया लंगर पर खड़े सभी जहाज, सिवाय चीनी के एक निर्यात जहाज़ के, खाद्यान्नों से लदे जहाज़ हैं। निम्नलिखित तालिका में लंगर के जहाजों और उनके द्वारा की गई ढुलाई को दर्शाया गया है -

मौसम	जहाज़ों की संख्या	टनेज
1959-60	16	41,603
1960-61	10	32,683
1961-62	11	52,427
1962-63	12	62,535
1963-64	15	60,413
12964-65	12	57,816

(स्रोत : *पत्तन न्यास की प्रशासनिक रिपोर्ट*)

खाद्यान्न और चीनी में हल्दिया लंगर की टनेज कलकत्ता बंदरगाह की टनेज की तुलना में कुछ भी नहीं है। किन्तु इस सम्बन्ध में यह ध्यान रखा जाना चाहिये कि हल्दिया ने यह अतिरिक्त टनेज अपनी सुविधाओं के बल पर विशाखापत्तनम अथवा मद्रास बंदरगाह से हासिल की थी।

हल्दिया लंगर की सफलता ने बहुत सी आशंकाओं एवं पूर्वाग्रहों को निर्मूल सिद्ध किया। आज हम सब इस तथ्य से परिचित हैं कि प्रस्तावित हल्दिया गोदी व्यवस्था भी खिदिरपुर गोदी अथवा किंग जॉर्ज गोदी अथवा कलकत्ता के घाटों की भाँति कलकत्ता बंदरगाह कमिश्नरों के नियन्त्रण में ही कार्य करेगी। यह स्पष्ट है कि हल्दिया परियोजना के पूरे हो जाने के बाद भी मुख्य कलकत्ता बंदरगाह का महत्त्व कम नहीं होगा। संवहन एवं सामंजस्य की समस्याओं को संतोषजनक ढंग से सुलझा लिया जायेगा।

हल्दिया लंगर ने गोदी निर्माण के लिये अभी से आवश्यक महत्त्वपूर्ण सूचनाओं, तथ्यों और आँकड़ों का .जखीरा इकट्ठा कर लिया है। इसने स्थानीय लोगों के लिये सीधे और सम्बद्ध रोजगार के कई अवसर पैदा किये हैं। बोरों की भराई, सिलाई और मालबोट के नाविक तथा निर्माण कार्य से जुड़े लोग सीधे तौर पर सम्बद्ध हैं तो कैम्पों में रहने वाले व्यक्तियों की दैनन्दिन आवश्यकता पूर्ति ने भी बहुत से लोगों के लिये रो.जगार जुटाये हैं। स्थानीय लोगों के सामाजिक एवं आर्थिक जीवन में इसने परिवर्तनकारी भूमिका निभाई है।12 यह गोदी निर्माण के बाद होने वाले बड़े परिवर्तनों का प्राथमिक संकेत है। हल्दिया लंगर को इस क्षेत्र की सर्वमुखी प्रगति के वाहक के रूप में देखा जाना चाहिये।

अध्याय 17

भविष्य

कलकत्ता बंदरगाह की कहानी में गुँथी शताब्दियाँ बड़े परिवर्तनों की साक्षी रही हैं। यह बंदरगाह अत्यन्त उल्लेखनीय और दुनिया को हिला देने वाली घटनाओं का दर्शक रहा - साम्राज्यों का उत्थान-पतन, औद्योगिक क्रान्ति का आगमन, विज्ञान और तकनीक की अद्‌भुत प्रगति, विश्व-व्यापार की उन्नति, पुरानी विचारधाराओं की जगह नई विचारधाराओं का आधिपत्य और लंबे संघर्ष के बाद एक नए देश का जन्म जैसे अनेक महत्त्वपूर्ण परिवर्तनों का गवाह बना है। बंदरगाह से सीधे जुड़े मुद्दों में जहाजों के वजन, आकार और टनेज में भारी बदलाव उल्लेखनीय रहा है।

इन तमाम वर्षों में कलकत्ता बंदरगाह की प्रगति कभी नहीं रुकी। इसने भारत की आर्थिक प्रगति में गुरुत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है। देश के व्यापार का बड़ा हिस्सा इसी के माध्यम से प्रगति मार्ग पर अग्रसर हुआ है। हम कह सकते हैं कि इस बंदरगाह के उत्थान और विकास से देश की आर्थिक प्रगति अभिन्न रूप से जुड़ी हुई है।

स्वाधीन भारत में बंदरगाहों की भूमिका और भी महत्तवपूर्ण हो उठी है। पिछले पंद्रह वर्षों में भारत ने औद्योगिकीकरण की सभी दिशाओं में लंबी छलाँग लगाई है। अपने लाखों-करोड़ों निवासियों को बेहतर जीवन स्तर देने और देश की समृद्धि के लिये यहाँ की प्राकृतिक सम्पदा का भरपूर उपयोग किया है। कलकत्ता बंदरगाह ने इन उद्देश्यों की पूर्ति में अब तक सक्रिय भूमिका का निर्वाह किया है तथा भविष्य में इस सक्रियता में निरन्तर वृद्धि होनी है।

बंदरगाह की संभावनाओं के भरपूर उपयोग के लिये इसकी समस्याओं को राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में देखा जाना चाहिये। बंदरगाह की अक्षमता वास्तव में किसी भी विकासशील देश की आर्थिक प्रगति पर कुठाराघात है। बंदरगाह की कुव्यवस्था पोतों की माल ढुलाई के व्यय को बढ़ाती है, निर्यात पर आघात करती है तथा आयात की लागत में वृद्धि करती है। पिछले वर्षों में औद्योगिक रूप से विकसित और विकासशील देशों के बीच बढ़ते अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में बंदरगाहों की उल्लेखनीय सक्रियता ने भूरि-भूरि प्रशंसा पाई है। लगातार जाम के कारण जहाजों के आवागमन में देरी, जहाजों की माल ढुलाई में व्यवस्थाहीनता, नौवहन के अपर्याप्त साधन, म.जदूर समस्या और कम.जोर बंदरगाह प्रशासन अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार के लाभ में बड़ी कटौती का कारण बनता है।1

दूसरी ओर विश्व व्यापार की बढ़ती गति और उसका विस्तृत होता परिमाण एक बेहतर अन्तर्राष्ट्रीय समझ और सहिष्णुता विकसित करता है। विश्व के सभी बंदरगाह इसमें बहुत बड़ा योगदान दे सकते हैं। जैसा कि हैम्बर्ग बंदरगाह पर अध्ययन करते समय ई. जे. क्लैप ने टिप्पणी की है - "किसी भी देश का बड़ा बंदरगाह विदेशी भूमि की ओर बढ़ा हुआ उसका दाहिना हाथ है . . . एक बंदरगाह में देश की जटिलताओं को एक सूत्र में पिरोकर उसकी एकता बढ़ाने की क्षमता होती है।"2 भारत के विदेशी व्यापार तथा अपने पृष्ठप्रदेश की सेवा में कलकत्ता बंदरगाह की भूमिका को देखते हुए इसके भविष्य में बृहद राष्ट्रीय हित लक्षित किया जा सकता है। इसकी समस्याएँ विशिष्ट होते हुए भी सुलझाई जा सकने योग्य हैं। बंदरगाह की इन विशेष समस्याओं को दो भागों में बाँटा जा सकता है - प्राकृतिक आपदाएँ और मनुष्य जनित समस्याएँ। स्वाधीनता के बाद प्राकृतिक आपदाओं से जूझने की पूरी तैयारी की गई। समस्या के इस पक्ष के समाधान के लिये बहुत कुछ किया गया। पहले से कहीं बहुत अधिक ड्रेजिंग, मँहगी नदी ट्रेनिंग, नदी के जल सम्बन्धी निरन्तर वैज्ञानिक अध्ययन, हल्दिया सहायक बंदरगाह का निर्माण, जो नदी की लगभग सभी समस्याओं से बचाव था, और हुगली नदी को पुनरुज्जीवित करने के लिये फरक्का बाँध का निर्माण - ये समस्त प्रयास भौगौलिक आपदाओं से निबटने के लिये थे। कलकत्ता बंदरगाह जैसे बड़े बंदरगाह में सामान्यतः

अपेक्षित मानवीय समस्याओं के समाधान के लिये धैर्य और निरन्तर प्रयास की आवश्यकता थी। आमतौर पर बंदरगाह की क्षमता केवल उसकी प्रशासनिक योग्यता पर ही निर्भर नहीं करती। उसे व्यवहार करने वालों जैसे जहाजी एजेंट, आयातकर्त्ता, निर्यातकर्त्ता, क्लियरिंग एजेंट, मोटिया और मालबोट दलाल के क्रियाकलापों पर भी उसकी सफलता-असफलता का दायित्व रहता है।

कलकत्ता बंदरगाह का स्वरूप कमिश्नरों द्वारा गृहीत बंदरगाह विकास योजनाओं के स्वरूप, बदलती आवश्यकताओं और बढ़ती तकनीकी सुविधाओं के अनुरूप ही है। हम एक संक्रमण काल में हैं जहाँ उद्योग और व्यापार नित नूतन ऊँचाइयाँ छूने को उत्सुक हैं। बंदरगाह को इससे कदम मिला कर चलना होगा। अतः निरन्तर योजनाबद्ध कार्य आवश्यक है।

बंदरगाह को इससे कदम मिला कर चलन

22. वही

23. वही

अध्याय – 2 : बंगाल के कुछ विस्मृत बंदरगाह

1. राधाकमल मुखर्जी, द चैंजिंग फेस ऑफ बेंगाल (कलकत्ता, 1938), पृ. 158-9।
2. एल.एस.एस. ओ'माले, मिदनापुर, बंगाल जिला गजेटियर(कलकत्ता,1911) पृ-19-20
3. वही
4. मुखर्जी, पृ- 159-60
5. आर. सी. मजुमदार (संपा.) द हिस्ट्री ऑफ बेंगाल, भाग-1(ढाका, 1943) पृ-661-62
6. मुखर्जी, पृ-163-64
7. डब्लू. एच. मोरेलैंड के अनुसार पोर्टो पीक्वेनो हुगली एवं मेघना के नदीमुख की तुलना पोर्टो ग्रैन्ड से करते हैं, देखें डब्लू. एच. मोरेलैंड की पुस्तक इंडिया एट द देथ ऑफ अकबर(दिल्ली, 1962), परिशिष्ट – सी, पृ-285-86
8. एल.एस.एस. ओ'माले एवं एम. चक्रवर्ती, हुगली, बेंगाल डिस्ट्रिक्ट गजेटियर(कलकत्ता, 1902), पृ-306-7
9. वही
10. वही
11. ओ'माले एवं चक्रवर्ती, हुगली, डिस्ट्रिक्ट गजेटियर, पृ- 271-73

    सुशील चौधुरी, द राइज एंड डिक्लाइन ऑफ हुगली – अ पोर्ट ऑफ मेडिएवल बेंगाल, बेंगाल पास्ट एंड प्रेजेंट, भाग – LXXXVI, जनवरी-जून,1967, पृ-33-67

अध्याय – 3 : कलकत्ता बंदरगाह का उदय

1. के. एम. पनिक्कर, इंडिया एंड इंडियन ओशन (लंदन, 1945), पृ- 36

   विजर्न लैंडस्टॉर्म, द क्वेस्ट फॉर इंडिया (अलेन एंड अनविन, 1964), पृ-9
2. सी. आर. विलसन, अर्ली अनल्स ऑफ द इंग्लिश इन बेंगाल, भाग-1(कलकत्ता, 1895), पृ- 127-133
3. एल.एस.एस. ओ'माले, 24 परगना डिस्ट्रिक्ट गजेटियर(कलकत्ता, 1914), पृ- 29
4. रोड्स मर्फी का लेख "द सिटी इन द स्वैम्प – आस्पेक्ट्स ऑफ द साइट एंड अर्ली ग्रोथ ऑफकलकत्ता"द जियोग्राफिकलजर्नल , भाग 130, पार्ट 2, जून 1964, पृ- 242-256
5. ए.के. रे, अ शॉर्ट हिस्ट्री ऑफ कलकत्ता, सेंसस ऑफ इंडिया, 1901, भाग VII(1902), पृ-14
6. ओ' माले, 24 परगना, पृ-29-32
7. वही
8. रुडयार्ड किपलिंग, अ टेल ऑफ टू सिटीज, रुडयार्ड किपलिंग का काव्य, हॉडर एंड साउटन, लंदन, 1940) पृ – 76-77
9. ए. के. रे, ए शॉर्ट हिस्ट्री ऑफ कैलकटा, पृ- 16

10. जी. जे मर्फी, भाग – 130, पृ- 245

11. ए. के. रे, ए शॉर्ट हिस्ट्री ऑफ कैलकटा, पृ- 16

12. एस. सी. स्टुअर्ट-विलियम्स, 'द पोर्ट ऑफ कैलकटा एंड इट्स पोस्ट-वार डेवलेपमेंट', जर्नल ऑफ द रायल सोसाइटी ऑफ आर्ट्स, भाग – LXXVI, जुलाई,1928, पृ-894

13. ओ'माले, पृ- 38

14. एस. सी. स्टुअर्ट-विलियम्स के उपर्युक्त लेख में यह काल विभाजन आंशिक रूप से सुझाया गया है।

15. रे, ए शॉर्ट हिस्ट्री ऑफ कैलकटा, पृ- 114-15

16. वही

17. वही

18. ओ'माले, पृ- 38-39; ए. मित्र, कैलकटा सिटी, सेंसस ऑफ इंडिया, 1951 भाग-VI, पार्ट III, पृ- 25

19. वही

20. वही

अध्याय – 4 : निर्माण के वर्ष

1. निदेशकों की सभा का पत्र, मार्च 3,1758, फोर्ट विलियम- इंडिया हाउस पत्राचार, भाग-II, संपादन - एच एन सिंहा(दिल्ली, 1957), पृ- XLVII, LI

2. निदेशकों की सभा का पत्र, फरवरी 15, 1765, वही, भाग – IV, संपादन- सी एस श्रीनिवासचारी, (दिल्ली, 1962), पृ-73

3. निदेशकों की सभा का पत्र, मार्च 16 1768, वही, भाग- V, संपादन- एन के सिंहा (दिल्ली – 1949), पृ- 75

4. निदेशकों की सभा को पत्र, जनवरी 29, 1766, वही भाग- IV, 1764-66, पृ-273

5. ए. के. रे, ए शॉर्ट हिस्ट्री ऑफ कैलकटा, सेंसस ऑफ इंडिया, 1901, भाग-VII(1902) पृ- 111

6. डब्लू. डफ ब्रुस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा (1881), पैरा 23

7. विलियम हिकी का संस्मरण, संपादन अलफ्रेड स्पेंसर, भाग-।। (9 वां संस्करण, लंदन, 1948), पृ 150-51

8. डब्लू. आर. एस. शार्प, द पोर्ट ऑफ बांबे(बांबे पोर्ट ट्रस्ट) पृ 14-15। वाडिया मास्टर बिल्डर्स के बारे में और अधिक जानकारी प्राप्त करने के लिए देखें रतनजी आर्देशिर वाडिया लिखित पुस्तक द बांबे डॉकयार्ड एवं द वाडिया मास्टर बिल्डर्स (2 रा संस्करण, बांबे, 1957)

9. विलियम हिकी का संस्मरण, पृ 151-52

10. ब्रुस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा, पैरा 23

11. रेवरेड डब्लू. एच. हार्ट, ओल्ड कैलकटा – इट्स प्लेसेस एंड इट्स पीपल अ हेड्रेड ईयर्स अगो(कैलकटा, 1895), पृ – 4

12. कैलकटा रिव्यु, भाग-LXIX, सितंबर 1860, पृ- 191

13. एल.एस.एस. ओ'माले, बंगाल डिस्ट्रिक्ट गजेटियर - 24 परगना(कलकत्ता, 1914) पृ- 163-64

14. कलकत्ता गजट, अप्रैल 21, 1785, कलकत्ता गजेट से कुछ संकलन, भाग I(1784-88) संपादन डब्लू एस सेटन-कर(कलकत्ता, 1864),पृ- 76-77

15. कलकत्ता गजट, दिसंबर 11, 1800, कलकत्ता गजेट से कुछ संकलन, भाग III(1798-1805) संपादन डब्लू एस सेटन-कर(कलकत्ता, 1868),पृ-278

16. कलकत्ता सीमेंस फ्रेंड सोसायटी की 27 वी रिपोर्ट (कलकत्ता 1855)

17. जी. डब्लू. टायसन, द बंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री(कलकत्ता, 1953), पृ. 21-22

18. एआर 1871-72

19. वही

20. लार्ड बेंटिंक का कार्यवृत्त, फरवरी 6, 1835, सामान्य विभाग का कार्यवृत्त, 1 अप्रैल, 1835

21. एआर 1871-72, ए हेंडरसन, ऑब्जर्वेशन ऑन द कंस्ट्रक्शन ऑफ फ्लोटिंग डॉक्स एट कैलकटा (लंदन, 1846) पृ – 16 .

22. वही

23. बंगाल सरकार को बेंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स का पत्र, 27 मई, 1853, लार्ड डलहौजी का कार्यवृत्त, जुलाई 18,1853, मरीन प्रोसिडिंग्स, 4.8.1853, मुतला नदी पर कैनिंग पोर्ट के निर्माण से संबंधित कागजात, 27 मई, 1853 से 11.03.1865 के दौरान, पृ. 1-2, 4

24. ओ'माले, बंगाल डिस्ट्रिक्ट गजेटियर - 24 परगना, पृ- 223-25, मुतला नदी पर कैनिंग पोर्ट के निर्माण से संबंधित कागजात, पृ. 52, मुतला असोसिएशन, जिसका गठन फरवरी, 1859 में इसे सहायक पोर्ट के रूप में विकसित करने के उद्देश्य के साथ किया गया था, की कमिटी की रिपोर्ट(कलकत्ता, 1861), पृ-3

25. टायसन, बंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स, पृ-22

26. मरीन विभाग का कार्यवृत्त, मार्च. 1864, संख्या 14

27. मरीन विभाग की वार्षिक रिपोर्ट, 1867-68

28. सर हेनरी कॉटन, इंडियन एंड होम मेमोरीज (लंदन,1911) पृ- 59, 106-07

अध्याय – 5 - पत्तन न्यास का जन्म

1. पर्सिवल स्पीयर, अ हिस्ट्री ऑफ इंडिया, भाग – 2(पेंग्विन बुक्स, 1965), पृ-144

2. जॉर्ज ब्लेक, बी. आइ. शतवार्षिकी 1856-1956(कॉलिन्स, लंदन, 1956), पृ-80

3. द इकॉनॉमिस्ट, भाग – XXVII, दिसंबर, 4,1869

4. परिमल राय, इंडियाज़ फॉरेन ट्रेड सिंस 1870(लंदन, 1934), पृ- 40

5. फाइनेंशियल डिपार्टमेंट प्रोसिडिंग्स, सं.- 2250, जून 18, 1869 बंगाल सरकार के सचिव एवं भारत सरकार के सचिव के बीच

6. डब्लू.एच.बी.कोर्ट, अ कंसाइज इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ ब्रिटेन(कैम्ब्रिज,1958) पृ- 309

7. एस. राय मैक्एलवी , पोर्ट डेवलेपमेंट (न्यू यार्क,1925), पृ-17

8.	एआर 1871-72
9.	वही.
10.	वही.
11.	मरीन विभाग कार्यकलाप, नवंबर, 1864, संख्या 6, कैप्टन एच. होव, बंगाल सरकार के उप मास्टर अटेंडेंट(संख्या 2453 एम अक्तूबर 7, 1864)। चार्ल्स सी. अड्ले, द पोर्ट ऑफ कैलकटा विद स्पेशल रेफरेंस टू द लेट सायक्लोन एंड द रेमिडियल मेजर्स टू बी अडॉप्टेड (लंदन, 1864), पृ 36-36, स्पेशल नैरेटिव ऑफ द गवर्नमेंट ऑफ बेंगाल टू सर चार्ल्स वुड, सेक्रेटरी ऑफ स्टेट फॉर इंडिया, दिसंबर 31, 1864, अ ब्रीफ हिस्ट्री ऑफ सायक्लोन एट कैल्कटा एंड विसिनिटी(कैलक्टा, 1865), पृ – 1-23 जी. डब्लू. टायसन, द बेंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री(कैल्कटा 1953) पृ- 43 जे. डी जी. डाउनिंग, "द सायक्लोन ऑफ 1864 ", बेंगाल पास्ट एंड प्रेसेंट, जुलाई-अक्तूबर 1907, पृ- 112-22
12.	एआर 1871-72
13.	प्रबोध चंद्र चटर्जी, अ शॉर्ट नोट ऑन द पोर्ट ऑफ कैल्कटा, (कैल्कटा,1906), पृष्ठ- 5
14.	टायसन, द बेंगॉल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री,पृष्ठ 42
15.	एआर 1871-72
16.	वही
17.	पीसी चटर्जी, अ शॉर्ट नोट ऑन द पोर्ट, पृष्ठ-6-10
18.	एआर 1871-72
19.	वही
20.	वही
21.	कलकत्ता पत्तन निधि की स्थिति एवं अवस्था पर रिपोर्ट, जनवरी 18,1870, मरीन विभाग की कार्यवाही, 1870 नं.138, परिशिष्ट-ए ।
22.	वित्तीय विभाग की कार्यवाही, नं.2250 मई 1870, भारत सरकार को लिखा गया बंगाल सरकार का पत्र, जून 1869
23.	मरीन विभाग की कार्यवाही, जून 1869 नं.-75 एच.डब्लयू.आई. वुड सचिव, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स द्वारा बंगाल सरकार को लिखा गया पत्र, 25 मई, 1869
24.	वही, नं.77 ई.हिकी, सचिव कलकत्ता ट्रेड एसोशिएशन द्वारा बंगाल सरकार को पत्र
25.	वित्त विभाग की कार्यवाही । डब्लयू. बोनर सचिव, जनरल शिप ओनर्स सोसाइटी द्वारा भारत के राज्य सचिव को लिखा गया पत्र 16 जुलाई 1869, एस.आर.ग्रीव्स,एमपी द्वारा 27 जुलाई 1869 को पत्र, एफएसडी नं. 0/799 पीटीII आरसी 1980/11
26.	भारत के राज्य सचिव द्वारा भारत सरकार को पत्र 10 अगस्त 1869, वही
27.	कलकत्ता पत्तन निधि की स्थिति एवं अवस्था पर रिपोर्ट, जनवरी 18,1870, मरीन विभाग की कार्यवाही, 1870 नं.138, परिशिष्ट-138

28.	सचिव, सामान्य विभाग, बंगाल सरकार के कार्यालय से सचिव, वित्त विभाग भारत सरकार को पत्र, कार्यवाही, 29 मार्च 1870
29.	रॉयल सोसाइटी ऑफ ऑर्ट्स की कार्यवाही, 8 जून 1928, रॉयल सोसाइटी ऑफ ऑर्ट्स का जर्नल भाग-76, 20 जुलाई 1928, पृष्ठ 901
30.	भारत सरकार संकल्प सं.200, 20 अप्रैल 1870
31.	एफ.डब्लयू.मॉर्गन, पोर्ट्स एंड हार्बर, 2-संस्करण जेम्स बर्ड द्वारा संशोधित, हचिन्सन, लंदन, 1958), पृ-22-23 आर.एस.मैकेल्वी, *पोर्ट डेवलपमेन्ट,* पृ-49
32.	एआर 1871-72
33.	बंगाल के लेफ्टिनेन्ट गवर्नर काउंसिल की कार्यवाही, 8 जनवरी 1870
34.	एच.डब्लयू.आई.वुड, सचिव, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स का पत्र सचिव, बंगाल सरकार को, 11 मार्च 1870, मेसर्स ग्लैडस्टोन, वाइली एंड कंपनी का पत्र सचिव, बंगाल सरकार को 18 मार्च 1870 । मरीन विभाग की कार्यवाही, अप्रैल 1870, नं. 141-142
35.	एआर 1871-72
36.	वही
37.	डब्ल्यू.आर.एस.शार्प, द पोर्ट ऑफ बॉम्बे (बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट, बॉम्बे) पृष्ठ-19, द पोर्ट ऑफ कराची (कराची पोर्ट ट्रस्ट, कराची 1892) पृष्ठ-18-19, द एम्पेरियल गजेटियर ऑफ इंडिया, भाग-16(ऑक्सफोर्ड, 1908) पृष्ठ-376-77 । मद्रास पोर्ट के प्रशासन का कार्य 1905 में मद्रास पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के अन्तर्गत लाया गया । मद्रास हार्बर की देख-रेख का काम 1886 से ही हार्बर ट्रस्ट बोर्ड के अन्तर्गत निहित था।
38.	ऑर्थर ब्रायन्ट, लिक्विड हिस्ट्री (लंदन, 1960) पृष्ठ-42-43
39.	एआर 1871-72
40.	एआर 1871-72
	अध्याय-6 पत्तन न्यास का कार्य
1.	एआर 1871-72.
2.	पीएमसी सं. 1, 18 अक्तूबर, 1870; आर थामसन, सचिव बंगाल सरकार सामान्य विभाग का पत्र, अध्यक्ष पोर्ट कमिश्नर को, सं.2913, दिनांक 17 अक्तूबर 1870
3.	एआर 1877-78.
4.	पीएमसी सं.257, 13 सितंबर,1878.
5.	एआर 1877-78.
6.	एच.डब्लयू.आई.वुड. सचिव, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स का पत्र सचिव, बंगाल सरकार, सामान्य विभाग को, 11 मार्च 1881, पीएमसी नं.328, 11 मार्च 1881
7.	एआर 1871-72.
8.	डब्लयू.डफ.ब्रुस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा, (लंदन 1881-पुनर्मुद्रण) अनुच्छेद-12

9. एआर 1881-82.
10. एआर 1891-92.
11. एआर 1881-82.
12. ब्रुस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा
13. पीएमसी सं.160, 25 जून 1875
14. वही
15. एआर 1876-77.
16. ब्रुस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा, अनुच्छेद-12
17. बामर लॉरी एवं अन्य द्वारा प्रेषित संस्मरण, 25 सितंबर 1882 पीएमसी सं.372, 4 अक्तूबर 1882
18. पीएमसी सं.409, 19 दिसंबर 1883 एवं 419, 9 अप्रैल 1884
19. एआर 1887-88.
20. एच.डब्लयू.आई.वुड. सचिव, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स का पत्र सचिव, पोर्ट ट्रस्ट को, 12 मई 1881, पीएमसी नं. 348, 21 दिसंबर 1881,
21. एआर 1887-88.
22. एआर 1891-92.
23. भारतीय रेल का इतिहास-भारत सरकार, रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड(शिमला 1960),पृ-306 . पोर्ट कमिश्नरों द्वारा यह प्रणाली पोर्ट ट्रस्ट निधि द्वारा बनाई गई थी एवं उसका रख-रखाव भी उनके द्वारा किया जा रहा है।
24. डब्ल्यू.आर.एस.शार्प, द पोर्ट ऑफ बॉम्बे (बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट, बॉम्बे) पृष्ठ-35-37,
25. ब्रुस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा, अनुच्छेद-12
26.जी. डब्लू. टायसन, द बंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (कलकत्ता, 1953), पृ. 76
27. एआर 1876-77.
28. एआर 1889-90.
29. एआर 1884-85,1889-90
30. एच.डब्लयू.आई.वुड. सचिव, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स का पत्र सचिव, बंगाल सरकार, सामान्य विभाग को, 22 फरवरी 1881, पीएमसी नं.328, 11 मार्च 1881
31. एआर 1880-81,
32. एआर 1889-90,
33. पीएमसी सं.199, 24 अक्तूबर 1876.
34. डब्ल्यू.ए.बर्न्स, कलकत्ता पत्तन अधिनियम 1890 पर नोट, भाग-1, पृ-562-63
35. वही, पृ-23
36. एआर 1884-85,

37. ई.डब्ल्यू.पेटले का पत्र उपाध्यक्ष पोर्ट कमिश्नर को, 28 मार्च 1885, पीएमसी सं.449, 22 अप्रैल 1885
38. पीएमसी सं.389, 18 अप्रैल 1883, पोर्ट ट्रस्ट के उपाध्यक्ष को पेटले का पत्र, 28 नवंबर 1882
39. पीएमसी सं.396, 11 जुलाई 1883
40. एआर 1871-72,
41. बर्न्स, नोट, भाग-1 पृ-47, एआर 1889-90, कलकत्ता गजट, 1889, पार्ट-4, पृ-26, अनुपूरक पृ-661,714,960
42. एआर 1889-90,
43.जी. डब्लू. टायसन, द बंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (कलकत्ता, 1953), पृ. 42-43
44. बंगाल सरकार का पत्र वी.एच.शैल्स, दिनांक 17 अप्रैल 1877, एआर 1876-77,
45. पीएमसी सं.213, 3 अप्रैल 1877
46. पीएमसी सं.549, 20 मार्च 1889
47. एआर 1889-90,
48. सर चार्ल्स सी. स्टीवन्स, "द पोर्ट ऑफकैल्कटा" , सोसाइटी ऑफ आर्ट्स का जर्नल, भाग-47, पृ-627-652
49. एआर 1875-76,
50. पीएमसी सं.258, 24 सितंबर 1878
51. पीएमसी सं.310, 30 जुलाई 1880
52. पीएमसी सं.483, 11 अगस्त 1886
53. पीएमसी सं.173, 14 दिसंबर 1875
54. पीएमसी सं.218, 22 मई 1877
अध्याय-7....खिदिरपुर गोदी
1. डफ ब्रुस का नोट, पीएमसी नं. 442, 11 फरवरी 1885
2. पीएमसी नं. 448, 8 अप्रैल 1885
3. सर सी. सी. स्टीवेन्स, "द पोर्ट ऑफकैल्कटा" , सोसाइटी ऑफ आर्ट्स का जर्नल,, भाग-47, पृष्ठ 627-52
4. एफ. डब्ल्यू मॉर्गन, पोर्ट एंड हार्बर्स (2 रा संस्करण, जे.बर्ड, लंदन द्वारा संशोधित) पृष्ठ-61
5. भारत सरकार पी डब्ल्यू डी द्वारा राज्य सचिव को पत्र, 30 अक्तूबर 1883, पीएमसी नं. 419, 9 अप्रैल 1884
6. पीएमसी नं. 448, 8 अप्रैल 1885
7. भारत सरकार पी डब्ल्यू डी द्वारा राज्य सचिव को पत्र, 30 अक्तूबर 1883, पीएमसी नं. 419, 9 अप्रैल 1884

8. पीएमसी नं. 448, 8 अप्रैल 1885
9. पीएमसी नं. 448, 8 अप्रैल 1885 एवं 598 (1 दिसंबर 1890)
10. जे.मैक्ग्लासन, कलकत्ता पोर्ट में हार्बर एवं डॉक इंजीनियरिंग पर भाषण,(कलकत्ता 1926)पृष्ठ-1-8
11. पीएमसी नं. 384, 7 मार्च 1883
12. वही, लेफ्टिनेन्ट गवर्नर का कार्यवृत्त
13. पोर्ट आवास के विस्तार हेतु समिति की रिपोर्ट, 3 सितंबर 1883
14. भारत सरकार का पत्र राज्य सचिव को, 30 अक्तूबर 1883, पीएमसी नं.419, 9 अप्रैल 1884
15. मार्कस ऑफ किम्बर्ली का पत्र,भारत सरकार को, 8 नवंबर 1883, पीएमसी नं. 419, 9 अप्रैल 1884
16. राज्य सचिव का टेलिग्राम, 6 मार्च 1884, पीएमसी नं. 419, 9 अप्रैल 1884
17. राज्य सचिव का प्रेषण, 6 मार्च 1884
18. अध्यक्ष का नोट, पीएमसी नं. 424, 18 जून 1884, पीएमसी नं.549, 20 मार्च 1884
19. एआर 1884-85
20. बंगाल के लेफ्टिनेन्ट गवर्नर की काउन्सिल की कार्यवाही, 7 मार्च 1885,
21. पीएमसी नं. 448, 8 अप्रैल 1885
22. बंगाल के लेफ्टिनेन्ट गवर्नर की काउन्सिल की कार्यवाही, 7 मार्च 1885,
23. वही
24. बाबू जय गोपाल दत्त का पत्र सचिव बंगाल सरकार, सामान्य एवं राजस्व विभाग को,18 अप्रैल 1884, माननीय रिवर्स थॉमसन की स्मृति सभा में वकील चंदर मुखर्जी एवं अन्य, 22 मई 1884, पीएमसी नं. 425,18 जून 1884
25. वही
26. डब्ल्यू.ए.बर्न्स,कलकत्ता पोर्ट अधिनियम 1890 पर नोट, भाग-1, पृष्ठ-183
27. पीएमसी नं.448, 8 अप्रैल 1885,एआर 1885-86
28. इंस्टीट्यूशन ऑफ सिविल इंजीनियर्स की कार्यवाही के कार्यवृत्त (लंदन 1896) भाग-123, संपादन-- जे.फॉरेस्ट। "खिदिरपुर गोदी की वाल्स मूवमेंन्ट□पर जे,एच.एपजॉन का नोट (17 दिसंबर 1895), पृ. 326, "द खिदिरपुर डॉक्स, कैलकटा" , -- डब्लू.डफ.ब्रुस (12 मार्च 1895), पृ-88
29. ए.आर. 1892-93, खिदिरपुर गोदी में सूखी गोदी की निर्माण लागत पर संशोधित आकलन एवं रिपोर्ट (कलकत्ता 1890) पृ-4.
30. एस.सी स्टुऑर्ट विलियम्स, 'द पोर्ट ऑफ कैलकटा एंड इट्स पोस्ट वार डेवलपमेंट', जर्नल ऑफ द रॉयल सोसाइटी ऑफ आर्ट्स, 20 जुलाई 1928. पृ-895
31. पीएमसी नं. 873, 26 नवंबर 1907.
32. सी.सी.स्टीवेन्स, जे.एस.ए, भाग-XLVII, पृ-627-52.
33. जे.मैकग्लैसन, लेक्चर्स ऑन हार्बर एंड डॉक इंजीनियरिंग, पृ-17, ब्रायसॉन कनिंघम, अ ट्रीटीज़ ऑन द प्रिसिपल्स एंड प्रैक्टिस ऑफ द डॉक इंजीनियरिंग (3 रा संस्करण, लंदन,1922) पृ-41-43.

34. "द पोर्ट ऑफकैलकटा" ,(कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर द्वारा जारी माइमोग्राफ बुकलेट 1966) पृ-9-10.

अध्याय-8 : कई दिशाओं में सुधार

1.	रोमेश दत्त, द इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ इंडिया, भाग-2 (दिल्ली 1960), पृ-340.
2.	रिपोर्ट ऑफ द कमिटी अपएंटेड टू इन्क्वायर इनटू द एक्ज़िस्टिंग फेसिलीटीज़ एंड प्रेज़ेन्ट एंड फ्यूचर रिक्वायरमेंट्स ऑफ द पोर्ट ऑफ कैलकटा, 1914, भाग-I पृ-9-10.,
3.	डब्ल्यू. पारसन्स, सचिव कलकत्ता व्हीट एंड सीड ट्रेड एसोशिएशन का पत्र सं. 63 एच, दिनांक 27 जुलाई 1906, सचिव, बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स को, एफएसडी नं.447.
4.	जांच समिति की रिपोर्ट, 1914 भाग-1, पृ-9-10.
5.	पीएमसी नं. 534, 22 अगस्त 1888.
6.	कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट की कार्य प्रणाली की जांच समिचि की रिपोर्ट, 1901 मिस्टर रॉस का साक्ष्य, सं.169.
7.	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914 भाग-1, पृ-11-12.
8.	डी.बी.हॉर्न, सचिव बंगाल सरकार मरीन विभाग का पत्र, सचिव भारत सरकार पी. डब्ल्यू.डी को, 31 मार्च 1904, सं. 577, मरीन, एफएसडी सं. 118.
9.	लफ.प्वाइंट कमिशन की रिपोर्ट (कलकत्ता 1904), पृ-1
10.	वही. पृ-17-18.
11.	वही. पृ-16-17.
12.	डी.बी.हॉर्न, सचिव बंगाल सरकार मरीन विभाग का पत्र, सचिव भारत सरकार पी. डब्ल्यू.डी को, 31 मार्च 1904, सं. 577, मरीन, एफएसडी सं. 118.
13	भारत सतकार संकल्प सं. 1381, पी.डब्ल्यू.डी, रेलवे निर्माण दि.29 अगस्त 1904, एफएसडी सं.118.
14.	द इंगलिशमैन, 3 सितंबर 1904, इंडियन डेली न्यूज़, 2 सितंबर 1904, द पायोनियर, 3 सितंबर 1904.
15.	द कैपिटल, 8 सितंबर 1904.
16.	बेंगॉल नैशनल चेम्बर ऑफ कॉमर्स की तरफ से रायबहादुर सीतानाथ राय का बंगाल के प्रस्तावित विभाजन पर ज्ञापन, 3 फरवरी 1904, एफएसडी सं.0/770.
17.	बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स की समिति की रिपोर्ट, 1904, भाग-1, पृ-36-37.
18.	वही, 1903 भाग-1, पृ-V-VI.
19.	वही, 1905 भाग-1, पृ-1-2.
20.	बंगाल के समुद्री व्यापार पर रिपोर्ट, 1907-08.
21.	वही, 1906-07.
22.	पीएमसी नं. 772, 18 जनवरी 1897.
23.	पीएमसी नं. 774, 15 फरवरी 1897.
24.	पीएमसी नं. 786, 2 अगस्त 1897.

25.	पीएमसी नं. 865, 30 जुलाई 1900.
26.	ए.आर. 1892-93.
27.	ए.आर. 1893-94.
28.	ए.आर. 1908-09.
29.	ए.आर. 19011-12.
30.	मैकेल्वी एस.रॉय, पोर्ट डेवलपमेंट (न्यू यॉर्क, 1925), पृ-3-4.
31.	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914 भाग-1, पृ-4-5.
32.	वही.
33.	ए.आर 1899-1900.
34.	पीएमसी नं. 974, 1,जून 1903.
35.	पी.डब्ल्यू.मीक, अमेरिकन पोर्ट्स पर नोट, 9 फरवरी 1905, एफ.एस.डी सं.533.
36.	वही.
37.	पीएमसी नं. 866, 13 अगस्त 1900.
38.	कॉन ब्रदर्स एंड टच का पत्र एफ.जी.डुमायने को, 5 अप्रैल 1906, एफ.जी.डुमायने का उत्तर, 6 अप्रैल 1906, एफ.एस.डी सं.447.
39.	डब्ल्यू.ए. बर्न्स, नोट्स ऑन द कैलकटा पोर्ट ऐक्ट, 1890 (कैलकटा 1947), पृ-117-78.
40.	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914 पृ-5.
41.	पीएमसी नं. 1076, 14 जून 1905 एवं 1906, 27 जून 1927, ए.आर. 1908-09.
42.	एफ.जी.डुमायने का नोट, पीएमसी नं. 1211, 3 फरवरी, 1908.
43.	एफ.जी.डुमायने का पत्र डब्ल्यू.सी.कुरी को, नं. डी/ओ 287,17 दिसंबर, 1907, एफएसडी नं.688 भाग-2.
44.	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914 भाग-1 पृ-66-67.
45.	उपसंरक्षक का नोट, पीएमसी नं. 874, परिशिष्ट डी. 10, दिसंबर, 1900
46	पीएमसी नं. 740, 21 दिसंबर, 1895
47	एल.एफ. वर्नान-हारकोर्ट, द रिवर हुगली, पेपर सं. 3478, द इंस्टीट्यूट ऑफ सिविल इंजीनियर्स, लंदन, 1905
48	पेटले का पत्र सचिव, इंस्टीट्यूट ऑफ सिविल इंजीनियर्स को, 28 दिसंबर, 1904, एफ पामेर का नोट, 5 जनवरी, 1905, पीएमसी नं. 1053, 9 जनवरी, 1905
49	अध्यक्ष द्वारा नोट, पीएमसी नं. 2412, 14 जनवरी, 1952 एवं पीएमसी नं. 826, 20 फरवरी, 1899
50.	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914, भाग-1 पृ-5.
51	कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट की कार्य प्रणाली की जांच समिचि की रिपोर्ट, 1901, पृ. 52
52	बंगाल सरकार संकल्प सं. 696- मरीन, 1 अप्रैल, 1901, सचिव, बंगाल सरकार का पत्र पोर्ट ट्रस्ट को, सं. 695, मरीन 1 अप्रैल, 1901, पीएमसी नं. 884, 15 अप्रैल, 1901, परिशिषिट –बी
53.	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, भाग -1, पृ1-2, 66-7-, अआर-1913-14
54	पीएमसी नं. 1020, 25 अप्रैल, 1904

55	बर्न्स का नोट, पृ-116
56	पीएमसी नं. 673, 18 सितंबर, 1893 एवं 2801, 30 मई, 1932, एच. बोलिथो, जेम्स लिलि मैके-1 अर्ल ऑफ इंचकेप(लंदन 1936), पृ.59
57	पीएमसी नं. 1145, 5 अक्टूबर, 1906
58	पीएमसी नं. 906, 23 दिसंबर, 1901
59	पीएमसी नं. 984, 10 अगस्त, 1903
60	पीएमसी नं. 891, 8 जुलाई, 1901
61	पीएमसी नं. 1088, 4 सितंबर, 1905, महामहिम वायसराय के निजि सचिव द्वारा कमिश्नर को पत्र, 6 सितंबर, 1905, पीएमसी नं. 1089, 11 सितंबर, 1905
62	सं. 83 टी—मरीन, 13 जून 1900, पीएमसी नं. 863, 2 जुलाई 1900
63	पीएमसी नं. 982, 27 जुलाई 1903, पीएमसी नं. 1374, 10 अप्रैल 1911 तथा पीएमसी नं. 1509, 3 दिसंबर, 1913
64	बर्न्स का नोट, पृ-134, एलओ, भाग-1 , प. 96
65	पीएमसी नं. 671, 21 अगस्त 1893
66	पीएमसी नं. 1324, 18 अप्रैल 1910
67	एआर 1902-03
68	पीएमसी नं. 863, 2 जुलाई 1900
69	पीएमसी नं. 877, 4 फरवरी, 1901
70	पीएमसी नं. 940, 22 सितंबर, 1902
71	पीएमसी नं. 1119, 9 अप्रैल, 1906
72	एआर 1909-10
73,	वही, जेम्स बर्ड, "एक महान पत्तन इंजीनियर की शतवार्षिकी" , द गार्जियन, 26, जनवरी, 1962, आर. बी. ओराम, कार्गो हैंडलिंग एंड द मार्डन पोर्ट(ऑक्सफोर्ड, 1965), पृ. 23
74	एआर 1913-14, पीएमसी नं. 2037, 17 फरवरी, 1930, पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914, भाग-1, पृ-69-70
75	जी. हैरिसन, बर्ड एंड कं. ऑफ कैलकटा, (कलकत्ता 1964), पृ.51-52
76	पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1901, पृ- 36, बंगाल सरकार संकल्प संख्या 696, मरीन, 1 अप्रैल , 1901, पीएमसी नं. 884, 15 अप्रैल, 1901
77	एआर 1907-08
78	पीएमसी नं. 868, 10 सितंबर, 1900
79	पंडा समिति की रिपोर्ट, पीएमसी नं. 1040, 19 सितंबर, 1904, आर.एन.घोषाल, " हुगली नदी पर कलकत्ता पत्तन एवं स्नानघाट" , कैलकटा पोर्ट एनुअल, 1966-67, पृ. 101-13. हुगली नदी के दोनों किनारों के स्नान घाट के रखा-रखाव का दायित्व कलकत्ता पोर्ट कमिश्नरों पर है। कलकत्ता में स्थित 42 घाट कोर्ट कमिश्नरों की देख-रेख में हैं। इनमें से 15 घाट का रख-रखाव

	दातव्य न्यासों के द्वारा किया जाता है एवं शेष घाटों का रखा-रखाव कमिश्नर स्वयं करते हैं। 1964 में कमिश्नरों ने प्रचंड ज्वार-भाटों की अधिकता के कारण विनष्ट हो चुके घाटों की मरम्मत एवं सुधार हेतु एक योजना की मंजूर दी।
80	पीएमसी नं. 1125, 21 मई, 1906 एवं पीएमसी नं. 1113, 2 जुलाई 1906
81	पीएमसी नं. 1132, 9 जुलाई 1906

अध्याय-9 : पत्तन न्यास एवं द्वितीय विश्व युद्ध

1.	एआर 1914-15.
2.	*वही* .
3.	*वही* .
4.	*वही* .
5.	*वही* .
6.	एआर 1915-16.
7.	*वही*
8.	एआर 1916-17.
9.	एआर 1917-18.
10.	एआर 1918-19.
11.	एआर 1917-18.
12.	एआर 1913/14—1918/19.
13.	जी. डब्ल्यू. टाईसन, द बेंगॉल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री 1853-1953, (कतकत्ता, 1953), पृष्ठ -95. हिल्टन ब्राउन, पैरीज़ ऑफ मद्रास, (मद्रास, 1954), पृ. 224-25.
14.	उपाध्यक्ष द्वारा नोट पीएमसी नं.1623, 26 जून, 1916.
15.	एआर 1915-16..
16.	*वही*
17.	पीएमसी नं.1659, 18 जून 1917; एआर 1916-17, 1918-19.
18.	कमिश्नरों के प्रधान कार्यालय का मेमोरियल प्लेक़. इस प्लेक में लिखा हैः- “अपने देश के लिए मर मिटना बहुत ही सुखद एवं गौरवपूर्ण होता है।” हमने इसे इस अनुभागके लिए प्रयुक्त किया है।
19.	एआर 1919-20.

अध्याय-10 : युद्धोपरांत विकास

1.	परसिवल स्पीयर, अ हिस्ट्री ऑफ इंडिया, अंक.2 (पेंग्विन बुक्स,1965), पृष्ठ-189
2.	*वही* ,पृष्ठ- 188.
3.	एआर 1922-23.
4.	एआर 1924-25.
5.	एआर 1926-27.
6.	एआर 1927-28.
7.	एआर 1929-30.
8.	एआर 1920-21; एस.सी स्टुऑर्ट विलियम्स, "द पोर्ट ऑफ कैल्कटा एंड इट्सपोस्टवार डेवलप्मेंट" , *जर्नल ऑफ द रॉयल सोसाइटी ऑफ आर्ट्स,* 20 जुलाई,1928, पृष्ठ -896.
9.	एआर 1921-22.
10.	एआर 1925-26.
11.	पीएमसी नं. 1976, 27 जून, 1927.
12.	पीएमसी नं. 1983, 12 सितंबर,1927.
13.	*द कैल्कटा पोर्ट ट्रस्ट 1870-1920,* (ठाकर स्पिंक एंड कंपनी, कैल्कटा/शिमला, 1920).
14.	*द इंगलिशमैन,* 27 जुलाई, 1927.
15.	*द जर्नल ऑफ कॉमर्स,* 9 जून, 1928.
16.	एआर 1920-21.
17.	अधिसूचना सं. 18, मरीन विभाग, 22 जनवरी, 1921.
18.	एआर 1920-21.
19.	पीएमसी नं. 1803, 18 अप्रैल, 1921; 19 फरवरी, 1921 की अधिसूचना सं.1169
20.	*वही* , भारत सरकार के उप-सचिव द्वारा प.बंग.सरकार के उप-सचिव को दिनांक 18 मार्च 1921 को दिया गया पत्र सं.2471.
21.	एआर 1924-25.
22.	देखें, ब्राईसन कनिंघम, *पोर्ट एडमिनिस्ट्रेशन एंड ऑपरेशन,* (लंदन, 1925), पृष्ठ -52-54.
23.	पीएमसी नं. 1840, 20 मार्च 1922.
24.	पीएमसी नं. 1959, 4 अक्तूबर, 1926.
25.	पीएमसी नं. 1836, 20 फरवरी,1922.
26.	डब्ल्यू.ए.बर्न्स, *नोट्स ऑन द कैल्कटा पोर्ट एक्ट,* 1890, अंक. I पृष्ठ-51.
27.	एआर 1922-23; *बर्न्स, नोट्स,* पृष्ठ -116-17.
28.	एआर 1922-23.
29.	पीएमसी नं. 1852, 10 जुलाई, 1922.
30.	*वही*
31.	पीएमसी नं. 1852, 10 जुलाई 1922.

32.	पीएमसी नं. 1939, 21 दिसंबर, 1925.
33.	एआर 1920-21.
34.	*बर्न्स, नोट्स,* अंक.- I , पृष्ठ-124-25.
35.	एआर 1929-30, 1930-31.
36.	पीएमसी नं. 1882, 30 जुलाई, 1923.
37.	पीएमसी नं. 1867, 19 फरवरी, 1923, अ.शा. पत्र सं. 261-331-बीईई, 5 फरवरी, 1926, कोऑपरेटिव सोसाइटी, बंगाल के रजिस्ट्रार द्वारा कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर के सचिव को पत्र, पीएमसी नं. 1943, 15 फरवरी, 1926
38.	वित्त आयोग को कमिश्नर द्वारा उत्तर, 3 जनवरी, 1922.
39.	एआर 1928-29.
40.	एआर 1922-23, 1927-28.
41.	एआर 1929-30; भारत में श्रम पर रायल कमीशन की रिपोर्ट(कलकत्ता,1931), पृ. 163-66, 183-84,186, साक्ष्य संख्या-5, पार्ट 1 पृ-252, 348-356, पार्ट-2 पृ 245-60

अध्याय-11 : किंग जॉर्ज गोदी

1.	माननीय ड्यूक ऑफ कनॉट को संबोधित स्वागत संभाषण, 2 फरवरी, 1921, एफएसडी सं. 6009, ए एम वार्ड, किंग जार्ज गोदी के विकास से संबंधित संशोधन प्रस्ताव (अगस्त 1940), पृ. 1-2
2.	भारत सरकार का पत्र भारत के राज्य सचिव को , अगस्त 13, 1914(गृह विभाग सं. 7), पीएमसी नं. 1555, नवंबर 16, 1914
3.	क्रीव के मार्कस का पत्र भारत सरकार को (लोक सं. 176), सितंबर 25, 1914, पीएमसी नं.1555, नवंबर 16, 1914
4.	उप मुख्य इंजीनियर की रिपोर्ट, पीएमसी नं. 1887, अक्टूबर 29,1923
5.	वही
6.	एस. सी. स्टूअर्ट-विलियम, 'द पोर्ट ऑफ कैलकटा एंड इट्स पोस्ट वार डेवलप्मेंट', रायल सोसायटी का जर्नल, जुलाई 20,1928, पृ- 890-906
7.	एआर 1920-21
8.	माननीय ड्यूक ऑफ कनॉट को संबोधित स्वागत संभाषण, 2 फरवरी, 1921, एफएसडी सं. 6009
9.	द इंडियन डेली न्यूज, फरवरी 3, 1921
10.	एआर 1920-21
11.	ए एम वार्ड, किंग जार्ज गोदी के विकास से संबंधित संशोधन प्रस्ताव (अगस्त 1940), परिशिष्ट, पृ.- 1
12.	किंग जार्ज गोदी के विकास एवं सहयोगी कार्य से संबंधित रिपोर्ट रेंडल, पामर एवं ट्रिटन (लंदन,1951), पृ. 3-5
13.	योजना का सामान्य विवरण(किंग जार्ज गोदी) एफएसडी सं. 6009

14.	वही, स्टूअर्ट-विलियम, जे.आर.एस.ए, जुलाई 20, पृ. 890-906
15.	वही
16.	वही
17.	योजना का साधारण विवरण(किंग जार्ज गोदी) एफएसडी सं. 6009
18.	एआर 1928-29
19.	वही
20.	श्रद्धांजली, द स्टेसमैन, दिसंबर 24, 1960, (द टाइम्स से साभार)
21.	एआर 1930-31
22.	वार्ड, पृ. 1-2
23.	द पोर्ट ऑफ कैलकटा – ए ब्रोशर, (कलकत्ता पोर्ट कमीशनर्स, 1952), पृ6-7
24.	किंग जार्ज गोदी के विकास एवं सहयोगी कार्य से संबंधित रिपोर्ट, रेंडल, पामर एवं ट्रिटन (लंदन,1951), पृ. 4-7, 47-49
25.	ए. वेब्सटर, कलकत्ता पोर्ट के भावी विकास पर रिपोर्ट(नवंबर, 1946)
26.	पोर्ट फेयर, भाग - VI, संख्या-8, सितंबर, 1965, पृ. 2-4
27.	द पोर्ट ऑफ कैलकटा, (कैलकटा पोर्ट कमीशनर्स, 1966), एक पैंफलेट
28.	मुख्य इंजीनियर का कार्यालय द्वारा दी गई सूचना, कलकत्ता पोर्ट कमीशनर्स

अध्याय- 12 : मंदी के वर्ष

1.	द जर्नल ऑफ कॉमर्स, जून 9, 1928
2.	जे. एम. कीन्स, 'एस्सेस इन परसुएशन'(न्यू यार्क,1963),पृ-135-36, 148
3.	एआर 1931-32
4.	एआर 1931-32
5.	वही
6.	एआर 1931-32, पीएमसी नं. 2064, जुलाई 27, 1931
7.	पीएमसी नं. 2063, जुलाई 6, 1931
8.	पीएमसी नं. 2070, नवंबर 30, 1931
9.	एआर 1933-34
10.	एआर 1937-38
11.	एआर 1939-40
12.	एआर 1934-35
13.	एआर 1935-36
14.	पीएमसी नं. 2081, मई 30, 1932 एवं 2084, जुलाई 18,1932, एलओ, भाग 3 पृ.93-96
15.	पीएमसी नं. 2139, नवंबर 4, 1935 एवं पीएमसी नं.2114, अप्रैल 16, 1934
16.	पीएमसी नं. 2037, फरवरी 17, 1930

17.	पीएमसी नं. 2133, जून 4, 1935
18.	ए. डब्ल्यू. बर्न्स, नोट्स ऑन द कैलकटा पोर्ट एक्ट,1890, भाग 1, पृ-111
19.	पीएमसी नं. 2105, सितंबर 11, 1933
20.	पीएमसी नं. 2059, अपर्ल 10, 1931
21.	पीएमसी नं. 2081, मई 30,1931
22.	एआर 1934-35
23.	एआर 1935-36
24.	पीएमसी नं. 2167, अगस्त 2, 1937
25.	एआर 1934-35
26.	एआर 1933-34
27.	पीएमसी नं. 2080, मई 9, 1932
28.	एआर 1934-35, गौडफ्रे हैरिसन, बर्ड एंड कं. ऑफ कैलकटा, (कलकत्ता, 1964),पृ-184
29.	बर्नस, नोट्स, भाग 1, पृ 214, एलओ भाग 3, पृ. 80-83
30.	पीएमसी नं. 2170, नवंबर 1, 1937
31.	पीएमसी नं. 2153, अक्टूबर 5, 1936
32.	पीएमसी नं. 2181, जुलाई 11, 1939
33.	पीएमसी नं. 2196, जुलाई 31, 1939, कलकत्ता लाइनर्स सम्मेलन का पत्र पोर्ट कमिशनर को, संख्या 213-एलसी दिनांक जुलाई 14, 1939

अध्याय- 13 : अन्य युद्ध

1.	पर्सिवियल स्पीयर, ए हिस्ट्री ऑफ इंडिया, भाग 2(पेंग्विन बुक्स, 1965) पृ- 214-15
2.	वर्रियर एल्विन, द स्टोरी ऑफ टाटा स्टील, (बम्बई, 1958), पृ-87-91
3.	जी. डब्ल्यू. टायसन, द बंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री, 1853-1953, (कलकत्ता,1953) पृ-125
4.	एआर 1945-46
5.	वही
6.	एआर 1942-43, एफएसडी सं. 4609/32
7.	एआर 1945-46
8.	वही
9.	एआर 1945-46, जी हैरिसन, बर्ड एंड कं. ऑफ कैलकटा, (1964), पृ-202-06
10.	एआर 1945-46
11.	एआर 1942-43, एफएसडी सं. 4609/32
12.	एआर 1945-46
13.	वही
14.	जी हैरिसन, पृ-202

15.	एआर 1945-46
16.	वही
17.	एआर 1944-45, एफएसडी सं. 4609/34
18.	पीएमसी नं. 2267, अप्रैल 3, 1944
19.	एआर 1945-46
20.	वही

अध्याय- 14 युद्धोपरान्त पुनर्निर्माण

1.	गॉर्डन कॉनेल-स्मिथ, पैटर्न ऑफ पोस्ट-वार वर्ल्ड (हरमंड्सवर्थ 1957), पृ-12-15 ज्योफ्रे बराक्लो, एल इंट्रोडक्शन टू कंटेमपोररी हिस्ट्री, (पेंग्विन बुक्स 1967) पृ. 184-87
2.	द हिंदुस्तान स्टैंडर्ड, अगस्त 14, 1947
3.	वही
4.	पीएमसी नं. 2320, अप्रैल 21, 1947
5.	वही
6.	डब्ल्यू. ए. बर्न्स, नोट्स ऑन द कैलकटा पोर्ट एक्ट,1890, भाग 1, पृ-108-09
7.	पीएमसी नं. 2318, अप्रैल 25, 1949
8.	पीएमसी नं. 2359, अप्रैल 25, 1949
9.	द कैलकटा पोर्ट एक्ट,1890, (01.10.1952 तक यथा संशोधित), विधि मंत्रालय, अध्याय- ।।, आर्ट्स, 4-6
10.	फैक्ट्स अबाउट इंडिया, (प्रकाशन विभाग, 4 था संस्करण, दिल्ली, 1963), पृ. 90
11.	वही, पृ- 91
12.	एआर 1945-46
13.	एआर 1946-47
14.	एआर 1946/47-1951/52
15.	एआर 1947-48
16.	द स्टेट्समैन , 7 जनवरी,1948
17.	पीएमसी नं. 2293, 6 नवंबर, 1945
18.	एआर 1949-50
19.	एआर 1950-51
20.	एआर 1951-52
21.	एआर 1949-50
22.	एआर 1949-50
23.	पीएमसी नं. 2374, 31 जनवरी, 1950
24.	पीएमसी नं. 2382, 5 जून 1950

25.	एफ. डबलू.मॉर्गन, पोर्ट्स एंड हार्बर्स, (लंदन, 1958, दूसरा संस्करण जे बर्ड द्वारा संशोधित) पृ. 14-15
26.	एआर 1946-47
27.	एआर 1947-48
28.	एआर 1948-49
29.	एआर 1949-50
30.	एआर 1950-51
31.	पीएमसी नं. 2332, 1 दुसंबर, 1947, भारत सरकार, परिवहन मंत्रालय के उप सचिव का पत्र संख्या 27 एम (111)/47 नवंबर 22, 1947 कलकत्ता पोर्ट के अध्यक्ष को
32.	एआर 1948-49
33.	गौडफ्रे हैरिसन, बर्ड एंड कं. ऑफ कैलकटा, (कलकत्ता, 1964),पृ-205-06
34.	पीएमसी नं. 2318, 24 मार्च 1947
35.	एआर 1948-49, गौडफ्रे हैरिसन, बर्ड एंड कं. ऑफ कैलकटा, (कलकत्ता, 1964),पृ-258
36.	पीएमसी नं. 2340, 24 मई, 1948
37.	द स्टेट्समैन , 20 अप्रैल,10 मई, 1949
38.	एफएसडी नं. 7063/III
39.	वही
40.	वही
41.	अमृत बाज़ार पत्रिका, 30 मई, 1951.

अध्याय- 15 सुनियोजित विकास

1.	प्रथम पंच वर्षीय योजना, (योजना आयोग, भारत सरकार, नई दिल्ली, 1953) पृ. 7
2.	जवाहरलाल नेहरू, अ बंच ऑफ ओल्ड लेटर्स,(बम्बई, 1958) – सुभाष चंद्र बोस का पत्र जवाहरलाल नेहरू को, 19 अक्टूबर, 1938, पृ. 292
3.	वही, रवींद्र नाथ टेगोर का पत्र जवाहरलाल नेहरू को, 19 नवंबर, 1938, पृ. 295
4.	मीनू मसानी, पिक्चर ऑफ अ प्लान, (ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस, बंबई, 1945), पृ. Ii-iii
5.	भारत का संविधान(1 जुलाई, 1960 तक यथासंशोधित) पार्ट-IV, आर्ट्स, 39–51
6.	प्रथम पंच वर्षीय योजना, (योजना आयोग, भारत सरकार, नई दिल्ली, 1953) पृ. 461
7.	वही
8.	एआर 1952/53-1954/55
9.	एआर 1954/55-1955/56
10.	प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान पोर्ट ट्रस्ट द्वारा व्यय का विवरण(सचिव का विभाग
11.	वही
12.	एआर 1955/56
13.	सर पर्सीवियल ग्रिफिथ, मॉडर्न इंडिया(अर्नेस्ट बेन, लंदन, तीसरा संस्करन,1962) पृ. 246-47

14.	द्वितीय पंच वर्षीय योजना, (योजना आयोग, भारत सरकार, नई दिल्ली, 1953) पृ. 459
15.	वही, प. 484
16.	ग्रिफिथ, प. 248-49
17.	एआर 1956/57-1960/61
18.	एआर 1958-59
19.	वही
20.	द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान पोर्ट ट्रस्ट द्वारा व्यय का विवरण(सचिव का विभाग
21.	वही
22.	वही
23.	वही, एआर 1957/58-1958/59
24.	एआर 1960-61
25.	प्रथम एवं द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान पोर्ट ट्रस्ट द्वारा व्यय का विवरण(सचिव विभाग)
26.	द स्टेट्समैन, 17 जून, 1956
27.	वही, 27 अगस्त, 1957
28.	अमृत बाजार पत्रिका, 23 अगस्त, 1957
29.	ग्रिफिथ, पृ. 250
30.	तृतीय पंच वर्षीय योजना, (योजना आयोग, भारत सरकार, नई दिल्ली, 1953) पृ. 49
31.	वही
32.	वही
33.	एआर 1961/62-1965/66
34.	एआर 1960/61-1961/62
35.	एआर 1961/62-1965/66
36.	तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान पोर्ट ट्रस्ट द्वारा व्यय का विवरण(सचिव का विभाग)
37.	वही
38.	द स्टेट्समैन, 16 जून, 1962
39.	पोर्ट फेयर, भाग VI, नं. 8, सितंबर 1965, पृ. 2-4
40.	एआर 1961-62, पोर्ट फेयर, भाग VI, नं. 4, मई 1965, पृ. 2-3
41.	वही
42.	पोर्ट फेयर, भाग VI, नं.1, फरवरी 1965, पृ. 4
43.	वही, पोर्ट फेयर, भाग VI, नं. 10, नवंबर 1965, पृ. 4-5
44.	द स्टेट्समैन, 22 अगस्त, 1964, पोर्ट फेयर, भाग VI, नं.1, फरवरी, 1965, पृ. 4
45.	पोर्ट फेयर, भाग VI, नं. 1, फरवरी 1965, पृ. 4-5
46.	कलकत्ता एवं हल्दिया में चतुर्थ पंच वर्षीय योजना 1966-67 से 1970-71 के बीच विकास योजना पर एक नोट, (कलकत्ता पोर्ट कमिशनर, 6 सितंबर, 1966)

47.	वही
48.	वही
49.	वर्रियर एल्विन, द स्टोरी ऑफ टाटा स्टील(बंबई, 1958) पृ. 48
50.	जी. टायसन, बेंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री(कलकत्ता 1953) पृ. 141-42
51.	द स्टेट्समैन, 12 मई, 1959
52.	एआर 1951/52-1965/66
53.	एआर 1957/58
54.	अमृत बाजार पत्रिका, 28 सितंबर, 1952
55.	द स्टेट्समैन, 13 अप्रैल, 1965
56.	तृतीय पंच वर्षीय योजना, (योजना आयोग, भारत सरकार, नई दिल्ली, 1961) पृ. 559-60
57.	गोदी श्रमिकों पर रिपोर्ट(रोजगार विनियमन)जांच कमिटी1955(भारत सरकार प्रेस, दिल्ली,1960) पृ. 205-224 डी के गुहा, 'कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड'(कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर, जून 1965) पृ. 1-15
58.	पी.सी. चौधरी, पोर्ट एंड डॉक वर्कर्स, श्रमिकों की मांग पर जांच सनिति की रिपोर्ट(भारत सरकार, 1957 पृ. 60-61, 171-174 मेजर पोर्ट वर्ग III एवं IV के कर्मचारियों के वर्गीकरण एवं श्रेणी निर्धारण पर समिति की रिपोर्ट 1958-61 (जीजीभाय समिति) पृ. 61-103
59.	द स्टेट्समैन, 22 अप्रैल, 1961
60.	एस राय मॉकेल्वी, पोर्ट डेवलेपमेंट (न्यू यार्क, 1925) पृ. 57-58, 67
61.	पोर्ट फेयर, भाग VI, नं. 2, मार्च 1965
62.	कार्ल ई मैक्डोवेल, ' द एक्सपीरीयेंस ऑफ मरीन अंडरराइटर्स विथ कंटेनराइजेशन', पोर्ट एंड हार्बर्स, जुलाई-सितंबर, 1966, नं 3 पृ. 13, आर. बी. ओराम, कार्गो हैंडलिंग एंड एंड द माडर्न पोर्ट, (ऑक्सफोर्ड, 1965) पृ. 107
63.	पोर्ट फेयर, भाग VII, नं. 7, अगस्त 1966, पृ. 2-6, पेपर्स एंड प्रोसिडिंग्स ऑफ द सिंपोजियम ऑन पैलेटिसेशन बाय द इंस्टिट्यूट ऑफ पोर्ट मैनेजमेंट (ऑक्सफोर्ड बुक एंड स्टेशनरी कं. , 1967)

अध्याय- 16 हल्दिया के वायदे

1.	आर एल गुप्ता, "हल्दिया"□कैलकटापोर्ट एनुअल , 1960, पृ-50.
2.	द स्टेट्समैन, 3 नवंबर, 1956.
3.	*वही,* 28 फरवरी, 1957.
4.	के. मित्तर, "गेंओखालीपर एक अनुशंगीपत्तन का मामला" , *कैलकटा पोर्ट एनुअल,* 1958, पृ-17. के.एन.सेन, "हल्दियागोदी का विकास"□ (अप्रैल, 1967), पृ-2-3.
5.	आर.एस.मैकएल्वी, पत्तन विकास (न्यू यॉर्क, 1925), पृ-160-61.
6.	एफ.डब्ल्यू.मॉर्गन, *पोर्ट्स एंड हार्बर्स,* (लंदन 1958, 2 रा संस्करण, जे. बर्ड द्वारा संशोधित), पृ-43
7.	आर एल गुप्ता, "हल्दिया"□कैलकटापोर्ट एनुअल , 1960, पृ-53.

	पी.सी. मित्तर, "हल्दिया प्रोजेक्ट," कैलकटा पोर्ट एनुअल, 1962, पृ-115-21. यू.पी मजूमदार, "हल्दिया", कैलकटा पोर्ट एनुअल, 1963, पृ-149. के. एन.सेन, डेवलपमेंट ऑफ हल्दिया डॉक्स, (कलकत्ता 1967) पृ-3-4
8.	पी.सी. मित्तर, "हल्दिया प्रोजेक्ट," कैलकटा पोर्ट एनुअल, 1962, पृ-117-23.
9.	कलकत्ता एवं हल्दिया में चतुर्थ पंच वर्षीय योजना 1966-67 से 1970-71 के बीच विकास योजना पर एक नोट,कलकत्ता एवं हल्दिया, 16 सितंबर, 1966 (कलकत्ता पोर्ट कमिशनर), पृ-4-5. रिपोर्ट ऑफ द हल्दिया स्टडी टीम, भाग-1 (अगस्त 1965) पृ-48 तृतीय पंच वर्षीय योजना, (योजना आयोग, भारत सरकार, नई दिल्ली, 1961) पृ. 549.
10.	के.एन.सेन, डेवलपमेंट ऑफ हल्दिया डॉक्स, (अप्रैल 1967) पृ-4.
11.	रिपोर्ट ऑफ द हल्दिया स्टडी टीम, भाग-1, अध्याय-4, पृ-49.
12.	डी.के.गुहा, हल्दिया एंकरेज, कैलकटा पोर्ट एनुअल, 1962, पृ-176-82, ए.आर 1959/60-1964/65, पोर्ट-फेयर भाग-VI, सं.-3 अप्रैल 1965 पृ-2-3, भाग-VII, सं.-2, मार्च 1966, पृ.5-6.

अध्याय- 17 भविष्य

1.	ऑस्टिन जे. टॉबिन, कार्यपालक निदेशक, पोर्ट ऑफ न्यू यॉर्क अथॉरिटी, 'बढ़ते व्यापार में अन्तर्राष्ट्रीय पत्तन विकास की भूमिका', *पोर्ट्स एंड हार्बर्स,* जुलाई-सितंबर 1996, अंक- II , सं. 3, पृ– 7.
2.	एडविन जे.क्लैप, *द पोर्ट ऑफ हैम्बर्ग* (येल यूनिवर्सिटी प्रेसः 1911). पृ-1.

ग्रंथ-सूची

1. शासकीय रिकार्ड्स

1. पश्चिम बंगाल स्टेट अर्काइब्स का इतिहास खंड,

सामान्य विभाग की कार्यवाही, 1835-38, (एमएसएस)
मरीन कंसलटेंशन, 1838-1858 (एमएसएस)
मरीन विभाग की कार्यवाही, , 1859-85
मासिक कार्यवाही – मरीन विभाग के भाग, 1888-1923
तिमाही कार्यवाही - मरीन विभाग के भाग,
मरीन विभाग की कार्यवाही, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट शाखा, 1870-1892

2. पश्चिम बंगाल सचिवालय पुस्तकालय

रिपोर्ट्स ऑफ द एक्सटर्नल कॉमर्स ऑफ बंगाल, 1850/51-1868/69
बंगाल प्रंसिडेंसी के समुद्री व्यापार संबंधी ट्रेड एवं नेविगेशन की वार्षिकी, 1869/70-1874/75
बंगाल प्रंसिडेंसी के साथ बाहरी देशों एवं अन्य भारतीय पोर्टों के साथ समुद्री व्यापार एवं नेविगेशन का वार्षिक विवरण, 1875/76 – 1923/24
बंगाल के समुद्री व्यापार पर रिपोर्ट, 1900/01-1940/41
बंगाल के आंतरिक व्यापार पर रिपोर्ट, 1876/77-1883/84
बंगाल के नदी यातायात पर रिपोर्ट, 1884/85-1899/1900
बंगाल के नदी मार्ग से व्यापार एवं कलकत्ता का सभी मार्गों से व्यापार पर रिपोर्ट, 1900/01
बंगाल के रेल मार्ग यातायात पर तिमाही विवरणी, 1883-1900
बंगाल के रेल मार्ग आधारित व्यापार पर रिपोर्ट, 1884/85-1899/1900
बंगाल में रेल एवं नदी मार्ग आधारित व्यापार पर रिपोर्ट, 1900/01-1921/22
पोर्ट अधिकारी विभाग की वार्षिक रिपोर्ट , कलकत्ता, 1902/03-1927-28
कलकत्ता एवं चटगांव पोर्ट के स्वास्थ्य विभाग की रिपोर्ट, 1919-1936

3. कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट का अभिलेखागार

कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर की बैठकों की कार्यवाही, 1870-1966
कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर की प्रसासनिक रिपोर्ट, 1870/71-1966/67
कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर के सचिव-कार्यालय की फाइलें (एमएसएस) । (सामान्य फाइलों की समेकित सूची दो भाग में उपलब्ध है)
विधिक अभिमत, 1894-1949, 4 4 जिल्द(एमएसएस)
पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय पंच वर्षीय योजना के दौरान पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किए गए व्यय का विवरण, (एमएसएस)
चतुर्थ पंच वर्षीय योजना के दौरान विकास कार्यक्रम पर नोट, 1966-67 से 1970-71, कलकत्ता एवं हल्दिया, (एमएसएस)

2. संविधि, विनियम, रिपोर्ट, कार्यालयीन प्रकाशन, प्रचार-पुस्तिका

द कलकत्ता पोर्ट इंप्रूवमेंट एक्ट, 1866
द कलकत्ता पोर्ट एक्ट, 1869
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1870
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1871
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1872
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1879
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1880

द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1881
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1885
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1887
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1890 (बेंगॉल एक्ट III,1890)
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1894
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन नं.-1) एक्ट, 1895
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1898
द एमेंडिंग एक्ट, 1903
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1905
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1907
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1908
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1910
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1912
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1915
द बेंगाल डीसेंट्रलाइजेशन एक्ट, 1915
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1920
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1923
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1926
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन नं.-2) एक्ट, 1926
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1933
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1934
द गवर्नमेंट ऑफ इंडिया (एडप्टेशन ऑफ इंडियन लॉज़) ऑर्डर, 1937
द बॉम्बे, कैलकटा एंड मद्रास पोर्ट ट्रस्ट (कंस्टीट्यूशन)(संशोधन) एक्ट, 1948
द एडप्टेशन ऑफ लॉज़ ऑर्डर, 1950
द पोर्ट ट्रस्ट एंड पोर्ट (एमेंडमेंट) एक्ट, 1951
द कलकत्ता पोर्ट (संशोधन) एक्ट, 1952
द इंडियन पोर्ट्स एक्ट, 1908 (1 नवंबर 1952 तक संशोधित)
द इंडियन रेलवेज़ एक्ट 1890
द डॉक वर्कर्स (रेगुलेशन ऑफ एम्प्लॉयमेंट) एक्ट, 1948
द कंस्टीट्यूशन ऑफ इंडिया (1 जुलाई 1960 तक संशोधित)
कैलकटा कस्टम्स हाउज़ मैन्युअल ऑफ स्टैण्डिग ऑर्डर्स 1913
एन. कैम्प्बेल, कस्टम हाउज़ वडेमेकम (कैलकटा 1849)
ई.ओ'ब्रेन, गाइड टू द प्रैक्टिस ऑफ द कैलकटा कस्टम हाउज़ (कैलकटा 1858)
एक्ट, रूल्स एंड बाई लॉज़ फॉर द पोर्ट ऑफ कैलकटा, 1873 एवं 1882
द बेंगॉल पाइलॉट्स कोड ऑफ सिगनल्स (कैलकटा 1881)

बेंगॉल मरीन मैन्युअल (कैलकटा,1911)
मैन्युअल ऑफ डिस्टेंसेस इन बेंगॉल- बंगाल सरकार के प्राधिकार से प्रकाशित (कैलकटा,1924)
मैन्युअल ऑफ प्रॉसिड्यर ऑफ द कैलकटा कस्टम हाउज़, 1895 (कैलकटा1898)
कैलकटा पोर्ट कमिश्नर, पोर्ट रूल्स 1944, 31 मार्च 1959 तक संशोधित
---------बाई लॉज़, 1949, 31 मार्च 1959 तक संशोधित
कलकत्ता पोर्ट में आने वाले जहाज को पूर्ण या आंशिक रूप से जल गोदी की व्यवस्था की संभावना की जांच संबंधी गठित मई 1844 में सरकार द्वारा नियुक्त समिति की रिपोर्ट (कलकत्ता, 1844)
एफ.पी.सिम्स डायमंड हार्बर गोदी एवं रेलवे कंपनी परियोजना पर रिपोर्ट (कैलकटा,1847)
मुतला बंदरगाह को कलकत्ता के अनुषंगी बंदरगाह के रूप में विकसित किए जाने के उद्देश्य से फरवरी, 1859 में स्थापित मुतला एशोशिएशन समिति की रिपोर्ट(कलकत्ता, 1861)
कलकत्ता बंदरगाह की मूरिंग पर गठित समिति की कार्यवाही, 1864(कलकत्ता, 1865)
27 मई, 1853 से 11 मार्च, 1865 के बीच मुतला नदी पर पोर्ट कैनिंग के गठन से संबंधित कागज (कलकत्ता, 1865)
हुगली नदी पर इस्ट इंडिया रेलवे तथा इस्टर्न बंगाल रेलवे के जंक्शन तथा जल गोदी के निर्माण पर गठित समिति की कार्यवाही, 1865(कलकत्ता, 1865)
कलकत्ता बंदरगाह के लिए न्यू स्क्रू पाइल मूरिंग्स पर समिति की कार्यवाही, (कलकत्ता, 1865)
कलकत्ता बंदरगाह में जहाजों को सर्वोत्तम आवास की सुविधा उपलब्ध कराए जाने संबंधी बंगाल चेंबर ऑफ कॉमर्स के साथ कलकत्ता पोर्ट कमिशनर की रिपोर्ट, (कलकत्ता, 1883)
कलकत्ता में गोदी के निर्माण हेतु परियोजना की रिपोर्ट, भारत सरकार, लोक सेवा विभाग के 2 भाग में से चुने गए , (कलकत्ता, 1885-87)
खिदिरपुर गोदी पर कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर की विशेष समिति की रिपोर्ट (कलकत्ता 1893)
कलकत्ता बंदरगाह की मूरिंग पर समिति की रिपोर्ट (कलकत्ता 1894)
जे.एच.ऐपजॉन—वर्तमान में जेटियों पर अपर्याप्त ठहराव स्थान हेतु उठने वाले प्रश्न पर नोट (कलकत्ता 1895)
पोर्ट ट्रस्ट के कार्य करने की शैली की जांच हेतु समिति की रिपोर्ट, 1901 (कलकत्ता 1901)
बंगाल पाइलॉट सेवा संबंधी विनियमों परसमिति की रिपोर्ट (कलकत्ता 1903)
लफ प्वाइंट आयोग की रिपोर्ट (कलकत्ता 1904)
पोर्ट ट्रस्ट जांच समिति की रिपोर्ट, 1914 दो संकलनों में (कलकत्ता 1914)
हुगली नदी एवं उसके हेड वाटर समिति की रिपोर्ट (कलकत्ता 1919)
वित्त आयोग की रिपोर्ट, चार भागों में (1921-22)
बाह्य पूंजी समिति की रिपोर्ट, 1925 (शिमला 1925)
भारत में श्रम पर रॉयल कमिशन की रिपोर्ट (कलकत्ता 1931), साक्ष्य भाग सं. V (लंदन 1930)
ए.एम.वार्ड, किंग जॉर्ज गोदी के विकास संबंधी प्रस्तावित संशोधन (1940)
ए.वेब्स्टर, कलकत्ता पोर्ट के भावी विकास पर रिपोर्ट, (कलकत्ता 1946)
--------कलकत्ता एवं डायमण्ड हार्बर के बीच प्रस्तावित जहाज कैनाल पर एक नोट (1946)

रेन्डेल पामेर एंड ट्रिटॉन, किंग जॉर्ज गोदी के विकास एवं अनुषंगी कार्य पर प्रभाव डालने वाली अनुशंसाओं पर रिपोर्ट (1951)
भारत के छोटे पोर्ट हेतु संबंधी सर्वे पर रिपोर्ट (नई दिल्ली 1952)
गोदी श्रमिक रोजगार विनियम संबंधी समिति, 1955 (दिल्ली 1960)
रेल-जहाज समन्वय समिति की रिपोर्ट (नई दिल्ली 1957)
पी.सी.चौधरी, पोर्ट एंड डॉक वर्कर्स—श्रमिकों की मांग पर गठित जांच समिति की रिपोर्ट (नई दिल्ली 1957)
प्रमुख पत्तनों के वर्ग--III एवं IV के वर्गीकरण एवं श्रेणी निर्धारण पर समिति की रिपोर्ट, 1958-61
मध्यवर्ती पत्तन विकास समिति की रिपोर्ट (नई दिल्ली 1960)
ग्रेट ब्रिटेन के प्रमुख पत्तनों की जांच समिति (रॉचडेल) की रिपोर्ट (लंदन 1962)
हल्दिया अध्ययन दल की रिपोर्ट, 3 भाग, (कलकत्ता 1965)
भागीरथी नदी के सुधार पर रिपोर्ट—3 भाग (द भागीरथी स्टडीज़,कलकत्ता 1966)
द जस्टिसेज़ ऑफ द पीस फॉर द टाउन ऑफ कैलकटा, कलकत्ता जनगणना की रिपोर्ट (कलकत्ता 1866)
कलकत्ता उपनगर की जनगणना रिपोर्ट (कलकत्ता 1872)
एच.बी.वर्ली, कलकत्ता नगर की जनगणना रिपोर्ट (कलकत्ता 1876)
----------कलकत्ता नगर एवं उपनगर की जनगणना रिपोर्ट, ((कलकत्ता 1881)
एफ.जे.टी.मागुई, कलकत्ता की जनगणना रिपोर्ट (कलकत्ता 1891)
ए.के.रे भारत की जनगणना, 1901 भाग-7, खंड- I , शॉर्ट हिस्ट्री ऑफ कैलकटा (कलकत्ता 1902)
एल. एस. एस. ओमाले, भारत की जनगणना, 1911 भाग-6, सिटी ऑफ कैलकटा (कलकत्ता 1913)
डब्ल्यू.एच.थॉमसन, भारत की जनगणना, 1921 भाग-6, सिटी ऑफ कैलकटा (कलकत्ता 1923)
ए.ई.पोर्टर, भारत की जनगणना, 1931 भाग-6, खंड- I एवं II, (कलकत्ता 1933)
आर. ए. डच, भारत की जनगणना, 1941 भाग- VII एवं परिशिष्ट (कलकत्ता 1942)
ए मित्र, भारत की जनगणना, 1951 भाग- VI, खंड III, कलकत्ता नगर (1954)
खंड IV कलकत्ता औद्योगिक क्षेत्र (1954)
बी. रे, जनगणना , पश्चिम बंगाल जिला जनगणना हैंडबुक, कलकत्ता, भाग II (1966)
कलकत्ता शिपिंग कार्यालय एवं विभिन्न बाहरीपोर्ट्स के शिपिंग कार्यालयों की कार्यशैली पर रिपोर्ट, 1875-76-1902-03
बंगाल चेंबर ऑफ कामर्स की समिति की रिपोर्ट
कलकत्ता सीमेंस फ्रेंड सोसायटी की रिपोर्ट
सी. फॉसेट्ट, द इंग्लिश फैक्ट्रीज़ इन इंडिया, भाग 4, न्यू सीरीज़ (ऑक्सफोर्ड 1955)
फोर्ट विलियम—इंडिया हाउज़ कॉरेसपॉन्डेन्स
भाग—2, 1757-59, संपादन एच.एन.सिन्हा (दिल्ली 1957)
भाग-4, 1764-66 संपादन सी.एस.श्रीनिवासचारी (दिल्ली 1962)
भाग—5, 1767-69, संपादन एन.के.सिन्हा (दिल्ली 1949)

डब्ल्यू. एस. सेटॉन-कार (संपादक), सेलेक्शन्स फ्रॉम द कैलकटा गज़ट, 1784-1805, भाग-1-3 (कलकत्ता 1864-68)
बंगाल के लेफ्टिनेन्ट गवर्नर काउन्सिल की कार्यवाही
द इम्पीरियल गज़ेटियर ऑफ इंडिया, भाग-9 एवं 16 (ऑक्सफोर्ड 1908)
द इम्पीरियल गज़ेटियर ऑफ इंडिया, प्रॉविन्सियल सीरीज़, बंगाल, 2 भाग, (कलकत्ता 1909)
एल. एस. एस. ओ-माले एवं एम. चक्रवर्ती, हुगली, बंगाल जिला गजेटियर (कलकत्ता 1902)
---------- हावड़ा, बंगाल जिला गजेटियर (कलकत्ता 1909)
एल. एस. एस. ओ-माले, मिदनापुर, बंगाल जिला गजेटियर (कलकत्ता 1911) चौबीस परगना जिला गजेटियर (कलकत्ता 1914)
रलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय, (भारत सरकार), भारतीय रेल का इतिहास (शिमला 1968)
भारत के तथ्य, 4 था संस्करण, (प्रकाशन विभाग, दिल्ली 1963)
योजना आयोग, भारत सरकार, प्रथम पंचवर्षीय योजना (नई दिल्ली, 1953)
---------योजना आयोग, भारत सरकार, द्वितीय पंचवर्षीय योजना (नई दिल्ली, 1956)
----------योजना आयोग, भारत सरकार, तृतीय पंचवर्षीय योजना (नई दिल्ली, 1961)
---------योजना आयोग, भारत सरकार, चतुर्थ पंचवर्षीय योजना—एक ड्राफ्ट रूपरेखा (नई दिल्ली, 1966)
भारत 1966, एक संदर्भ पुस्तिका (प्रकाशन विभाग, दिल्ली, 1966).
द इंस्टीट्यूट ऑफ पोर्ट मैनेजमेंट, पेपर्स एंड प्रोसिडिंग्स ऑफ द सिंपोजियम ऑन पैलेटिसेशन (कलकत्ता, 1967)
हावड़ा म्यूनिसिपैलिटी, हावड़ा सिविक कंपैनियन, भाग-1 संपादन- जे. बनर्जी (हावड़ा, 1955)
चार्ल्स सी अदले, कलकत्ता बंदरगाह - बाद में आए तूफान एवं अपनाए जाने वाले बचने के उपाय के विशेष संदर्भ के साथ (लंदन, 1864)
ऑनन, ए ब्रीफ हिस्ट्री ऑफ सायक्लोन एट कैलकटा एंड विसिनिटी, 5 अक्टूबर, 1864 (कलकत्ता, 1865)
एन एम अय्यर, द रिवर हुगली (कलकत्ता, 1952)
डब्लू. डफ ब्रूस, द पोर्ट ऑफ कैलकटा (लंदन, 1880)
ए. डब्लू बर्न्स, कलकत्ता पोर्ट एक्ट, 1890 पर एक नोट (कलकत्ता, 1947)
---- इंडियन पोर्ट एक्ट पर नोट, 1908 आदि (कलकत्ता, 1948)
कलकत्ता पोर्ट कमिशनर्स, द पोर्ट ऑफ कैलकटा, एक पुस्तिका (कलकत्ता, 1952)
------- द पोर्ट ऑफ कैलकटा, एक पुस्तिका (कलकत्ता, 1966)
------ द पोर्ट ऑफ कैलकटा, एक पुस्तिका (कलकत्ता, 1967)
अध्यक्ष, कराची पोर्ट ट्रस्ट, द पोर्ट ऑफ कराची, (कराची 1892)
प्रबोध चंद्र चैटर्जी, कलकत्ता पोर्ट पर एक संक्षिप्त नोट, (कलकत्ता, 1906)
इंगलिशमैन, द कैलकटा साइक्लोन, 5 अक्तूबर 1864, (1864)
डी. के गुहा, कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड—इट्स ड्यूटीज़ एंड फंक्शन एंड सोर्स ऑफ

फाइनान्स, (कलकत्ता पोर्ट कमिशनर्स, कलकत्ता, 1965)
डब्ल्यू. एच. हार्ट, ओल्ड कैलकटा—इट्स प्लेसेज़ एंड इट्स पीपल—अ हंड्रेड इअर्स एगो, (कलकत्ता, 1895)
ए. हैन्डरसन, ऑब्जरवेशन्स ऑन द कंस्ट्रक्शन ऑफ फ्लोटिंग डॉक्स एट कैलकटा, (लंदन 1846)
ए. हैन्डरसन एवं चार्ल्स ग्रीव्स, फ्लोटिंग डॉक्स, कैलकटा— मार्केस डलहौजी को संबोधित पत्र के साथ संलग्न संस्मरण, 20 दिसंबर, 1853 (राष्ट्रीय पुस्तकालय, कलकत्ता)
---------- फ्लोटिंग डॉक्स कैलकटा, अध्यक्ष, उपाध्यक्ष एवं इस्ट इंडिया कंपनी के कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्स को को संबोधित पत्र के साथ संलग्न संस्मरण, (लंदन, 1854)
विलियम हिकी, मेमोएर्स ऑफ विलियम हिकी, संपादन, अल्फ्रेड स्पेन्सर (4 भाग लंदन, 1913-25)
एन. ए. लैश, शिप्स एंड सीमेन इन कैलकटा ((कलकत्ता, 1904)
किसन मोहन मलिक, अ ब्रीफ हिस्ट्री ऑफ बेंगॉल कॉमर्स फ्रॉम द इअर 1814-1870 विद अ शॉर्ट स्केच ऑफ इंडियन फाइनौन्स, ((कलकत्ता, 1871)
मुतला एसोशिएशन, द मुतला ऐज़ ऐन ऑक्ज़िलियरी पोर्ट टू कैलकटा—इट्स प्रोग्रेस एंड प्रॉस्पेक्ट्स, (कलकत्ता, 1858)
जॉन फिव्स, अ कलेक्शन ऑफ पेपर्स रिलेटिंग टू शिप बिल्डिंग इन इंडिया, (कलकत्ता, 1840)
जी. ए. प्रिंसेप, रिमार्क्स ऑन द एक्सटर्नल कॉमर्स एंड ऐक्सचेंज ऑफ बेंगॉल, (लंदन 1823)
के. एन. सेन, डेवलप्मेंट ऑफ हल्दिया डॉक्स, कलकत्ता पोर्ट कमिशनर्स, (कलकत्ता, 1967)
ई. एच. स्टोन, मेकैनिकल शिपमेंट ऑफ कोल—अ ब्रीफ एकाउन्ट विद सम नोट्स ऑन द सिस्टम रिकमेंडेड फॉर द कैलकटा डॉक्स (कलकत्ता, 1903)
एस. सी. स्टूऑर्ट- विलियम, डेवलपमेंट्स इन कनेक्शन विद किंग जॉर्ज्स डॉक (कलकत्ता, 1927)
ई. सी. जी. थॉमस, विज़गापत्तम, द पोर्ट फॉर द सेंट्रल प्रॉविंसेस, (मद्रास, 1877)
डब्ल्यू. टी. थॉर्नटॉन, इंडियन पब्लिक वर्क्स एंड कॉग्नेट इंडियन टॉपिक्स (लंदन 1875)
एल. एफ. वर्नन-हारकोर्ट, द रिवर हुगली (द इंस्टीट्यूशन ऑफ सिविल इंजीनियर्स, लंदन 1905)
डब्ल्यू. एम. वाल, अ गाइड टू द हुगली, (कलकत्ता 1870)
एच. एच. विल्सन, अ रिविउ ऑफ द एक्सटर्नल कॉमर्स ऑफ बेंगॉल फ्रॉम 1813-1828 , (कलकत्ता 1830)
एच. डब्ल्यू. आइ. वुड, स्टैटिकस्टिक्स ऑफ द ट्रेड ऑफ द पोर्ट ऑफ कैल्कटा शोइंग इनपोर्ट्स एंड एक्सपोर्ट्स ऑफ मर्केन्डाइज, ट्रेज़र एंड टनेज फ्रॉम 1 मई, 1830 टू 31 दिसंबर, 1862, 5 भाग, (कलकत्ता 1863-64)

3. अन्य कार्य

आर.जी.अल्बियन एवं जे.बी.पोप, द राइज़ ऑफ न्यू यॉर्क पोर्ट, 1815-60 (न्यू यॉर्क, 1939)
एन्ड्रिठ यूल एंड कंपनी लिमिटेड, एन्ड्रिठ यूल एंड कंपनी (कलकत्ता-निजी स्तर पर मुद्रित, 1963)
वेराएनस्टे,द ट्रेड ऑफ द इंडियन ओश्यन (लंदन 1939)
---------- इकॉनॉमिक डेवलपमेंट ऑफ इंडिया (तृतीय संस्करण लंदन 1949)

जी.जी.आर्मस्ट्रॉंग, दपोर्ट ऑफ मद्रास फॉर थ्री हंड्रेड इयर्स, द मद्रास टरसेंटेनरी कमेमोरेशन वॉल्यूम (मद्रास 1939)
ज्यॉफरी बैरॉक्लो, एन इंट्रोडक्शन टू कंटेम्पोररी हिस्ट्री (पेंग्विन बुक, 1967)
डी.डी.बसु, इंट्रोडक्शन टू द कंस्टीट्यूशन ऑफ इंडिया (कलकत्ता 1960)
जे.जी.बॉडलेयर, आइडियल पोर्ट ऑरगनाइजेशन—द डॉक एंड हार्बर अथॉरिटी, भाग, XLVII, जुलाई 1966
एम.एच.बीटी, ऑन द हुगली, (लंदन 1935)
बेंगॉल नैशनल चेंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री, स्मारिका भाग, 1887-1962 (कलकत्ता 1962)
एच.टी.बर्नस्टील, स्टीमबोट्स ऑन द गंगेज़, (बॉम्बे 1960)
एच. भट्ट संपादन, पोर्ट्स ऑफ इंडिया, रेफरेंस मैन्युअल, (बॉम्बे 1959)
एस.भट्टाचार्य,ल्यासे फेयर इन इंडिया, द इंडियन इकॉनॉमिक एंड सोशल हिस्ट्री रिविउ, भाग II, सं.-1, जनवरी 1965
विवेकानन्द भट्टाचार्य, *बंदररेर काल* (कलकत्ता 1366) कलकत्ता बंदरगाह के जीवन पर एक बंगाली उपन्यास
जे.बर्ड, द मेजर सीपोर्ट्स ऑफ द यूनाइटेड किंगडम (लंदन 1961)
---------- सेंटेनरी ऑफ अ ग्रेट पोर्ट इंजीनियर, द गार्जियन, 26 जनवरी 1962,
कैथलीन ब्लीचहाइडन, कैलकटा पास्ट एंड प्रेसेन्ट (लंदन 1905)
एच.बोलीथो, जेम्स लायल मैके—फर्स्ट अर्ल ऑफ इंचकेप (लंदन 1936)
एन.के बोस, कैलकटा- अ प्रीमैच्योर मेट्रोपॉलिस, साइंटिफिक अमेरिकन, सितंबर 1965
ए.एच.जे.बाउन, पोर्ट इकॉनॉमिक्स (लंदन 1953)
----------एंड सी.ए.डव, पोर्ट ऑपरेशन एंड एडमिनिस्ट्रेशन (दूसरा संस्करण, संशोधन---ई.एस.टूथ, लंदन 1960
जे.बी.ब्रीबनर, ल्यैसे फेयर एंड स्टेट इंटरवेन्शन इन नाइन्टीन्थ(19) सेन्चुरी ब्रीटेन, जर्नल ऑफ इकॉनॉमिक हिस्ट्री सप्लीमेन्ट VIII,1948
जे.जी.ब्रूडबैंक, हिस्ट्री ऑफ द पोर्ट ऑफ लंदन, 2 भाग, (लंदन 1921)
एच.ब्राउन,पैरीस ऑफ मद्रास (मद्रास 1954)
डब्ल्यू.डी.ब्रुश, द खिदिरपुर डॉक्स, मिनट्स ऑफ प्रोसिडिंग्स ऑफ द इंस्टीट्यूशन ऑफ सिविल इंजीनियर्स, लंदन 1896
आर्थर ब्रायन्ट, लिक्विड हिस्ट्री (लंदन 1960)
सी.ई.बकलैण्ड, बेंगॉल अंडर द लेफ्टिनेन्ट गवर्नर्स, 2 भाग (कलकत्ता 1901)
एफ.एच.बर्गेस, अ डिक्शनरी ऑफ सेलिंग (बाल्टीमोर, 1961)
एच.ई.बर्स्टीड, इकोज़ फ्रॉम ओल्ड कैल्कटा (चौथा संस्करण, लंदन 1908)
कैल्कटा हार्बर एक्सटेंशन स्कीम प्लैन्ड, द टाइम्स, सप्लीमेंन्ट, 12 जून 1920
कैल्कटा मेट्रोपॉलिटन प्लैनिंग ऑर्गनाइजेशन, प.बं.सरकार, बेसिक डेवलपमेंट प्लान—कैलकटा मेट्रोपॉलिटन डिस्ट्रिक्ट, 1966-68 (कलकत्ता 1966)

कैल्कटा पोर्ट डेवलपमेंट, लीडिंग आर्टिकल, द टाइम्स, 9 जुलाई 1927.
कैल्कटा पोर्ट—ट्रेड फेसिलीटीज़ एंड प्रॉब्लेम्स, इंडियन शिपिंग, भाग XIX, सितंबर 1967, सं. 9.
कैलकटा वेट डॉक स्कीम, द टाइम्स, 4 जनवरी एवं 10 फरवरी, 1886
एफ.एस.कैम्पबेल, (संपादक), पोर्ट्स—ड्यूज़, चार्जेज़ एंड अकोमोडेशन थ्रूआउट द वर्ल्ड (24 वां संस्करण, लंदन 1964)
जे.जे.ए.कैम्पॉस, द पोर्टूगीज़ इन बेंगॉल, (कैलकटा 1919)
एन.चैटर्जी, महात्मा राजा राम मोहन राय का जीवनचरित (कलकत्ता 1928)--बंगला भाषा में
नकुल चटर्जी, तीन शतक का कलकत्ता (कलकत्ता 1372 बंगला संवत्) बंगला भाषा में
नन्दिता चौधुरी, पोर्ट्स इन इंडिया विद स्पेशल रेफरेन्स टू कैलकटा पोर्ट, अप्रकाशित एम.ए. डिज़रटेशन, 1954, भूगोल विभाग का पुस्तकालय, कलकत्ता विश्वविद्यालय
सुशील चोधुरी, द राइज़ एंड डिक्लाइन ऑफ हुगली—अ पोर्ट इन मिडिएवल बेंगॉल, बेंगॉल पास्ट एंड प्रेज़ेन्ट, भाग-LXXXVI, जनवरी –जून 1967
ई.जे.क्लैप, द पोर्ट ऑफ हैम्बर्ग (न्यू हेवेन,1912)
----------द पोर्ट ऑफ बोस्टन, (न्यू हेवेन,1916)
जी.कॉनेल-स्मिथ पैटर्न ऑफ द पोस्ट-वार वर्ल्ड (लंदन 1957)
ए.बी.कॉरेनेल, शिप्स ("हाउ थिंग्सडेवलप्ड"श्रृंखला , लंदन, 1961)
एफ.वी.कोश्टा, 'द पोर्ट ऑफ द फ्यूचर', द डॉक एंड हार्बर अथॉरिटी, भाग 47, नं.558, अप्रैल, 1967
एच.ई.ए.कॉटन, कैलकटा, ओल्ड एंड न्यू (कलकत्ता 1907)
हेनरी कॉटन, इंडियन एंड होम मेमोरीज़ (लंदन 1911)
डब्ल्यू.एच.बी. कोर्ट, अ कॉनसाइज़ इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ ब्रिटेन (कैम्ब्रिज, 1958)
बी.कनिंघम, अ ट्रीटीज़ ऑन द प्रिंसिपल्स एंड प्रैक्टिस ऑफ डॉक इंजीनियरिंग (लंदन 1922)
.....पोर्ट एडमिनिस्ट्रेशन एंड ऑपरेशन (लंदन 1925)
.....अ ट्रीटीज़ ऑन द प्रिंसिपल्स एंड प्रैक्टिस ऑफ हार्बर इंजीनियरिंग (लंदन 1928)
मार्कर्स कर्जन, ब्रिटिश गवर्नमेंट इन इंडिया, 2 भाग (लंदन 1925)
एस.आर.दास, स्टोरी ऑफ पोर्ट्स ऑफ बेंगॉल—पास्ट एंड प्रेज़ेन्ट, कैलकटा पोर्ट एन्युअल, 1965-66
भवतोष दत्त, द इवॉल्यूशन ऑफ इकॉनॉमिक थिंकिंग इन इंडिया (कलकत्ता 1962)
के.के.दत्त स्टडीज़ इन द हिस्ट्री ऑफ द बेंगॉल सूबा, भाग-1 (कलकत्ता 1936)
.....अलीवर्दी एंड हिज़ टाइम्स (कलकत्ता 1939)
बी.के.देव, द अर्ली हिस्ट्री एंड ग्रोथ ऑफ कैलकटा (कलकत्ता 1905)
कैप्टन डेइसी, 'द हुगली एंड द मुतला', कैलकटा रिव्यु, भाग-XXIX
'डॉक्स ऐट कैलकटा', द टाइम्स, 2 नवंबर 1891
एफ.ई.डॉडमैन, द ऑब्ज़रवर्स बुक ऑफ शिप्स (संशोधित संस्करण, लंदन/न्यू यॉर्क, 1966)
जे.डी.जी.दाउनिंग, 'द साइक्लोन ऑफ 1864'—बेंगॉल पास्ट एंड प्रेज़ेन्ट, जुलाई अक्तूबर, 1907
रोमेश दत्त, द इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ इंडिया 2 भाग (नया संस्करण, पेपर बैक, दिल्ली 1960)
वेरिअर एलविन, द स्टोरी ऑफ टाटा स्टील (बॉम्बे 1958)

'एम्पायर पोर्ट पॉलिसी', द टाइम्स, सप्लीमेंट, 28 दिसंबर 1917
जी.बी.एंडाकॉट, एन इस्टर्न एन्ट्रेपॉट—हॉंगकॉंग (लंदन 1964)
अर्नेस्ट ए.एवर्ट, (छद्मनाम—बॉएड केबल), अ हंड्रेड इयर्स ऑफ द पी एंड ओ (लंदन 1937)
डब्ल्यू.के. फर्मिंगर, ठाकर्स गाइड टू कैलकटा (कलकत्ता 1906)
एच.फर्बर, जॉन कमपनी ऐट वर्क (हार्वर्ड, 1948)
..... 'ग्लिम्पसेज़ ऑफ लाइफ एंड ट्रेड ऑन द हुगली 1720-1770', बेंगॉल पास्ट एंड प्रेज़ेन्ट, हीरक जयंती सं., 1967
डी.आर.गाड्गिल, इंडस्ट्रियल इवॉल्यूशन इन इंडिया (4 था संस्करण, कलकत्ता 1942)
आर एन. घोषाल, 'द कैलकटा पोर्ट एंड द बेथिंग घाट्स ऑन द रिवर हुगली', कैलकटा पोर्ट एन्युअल, 1966-67
जे.एफ.गिब्सन ब्रोकेलबैंक्स 1770-1950, 2 भाग (लीवरपूल, 1953)
जेरॉल्ड एस ग्राहम, ग्रेट ब्रिटेन इन द इंडियन ओशन—अ स्टडी ऑफ मैरिटाइम इंटरप्राइज़, 1810-1850 (ऑक्सफोर्ड, 1967)
परसीवल ग्रीफित्स, मॉर्डर्न इंडिया (तीसरा संस्करण, लंदन 1962)
बी.सी.गुहा, कैलकटा (भारतीय विग्यान कॉंग्रेस का 44 वां अधिवेशन, कलकत्ता 1957)
आर.एल.गुप्ता, 'हल्दिया', कैलकटा पोर्ट एन्युअल, 1960
आर.हैमंड, इन्ट्रोडक्शन टू डॉक एंड हार्बर इंजीनियरिंग (लंदन, 1958)
गॉडफ्रे हैरिसन, बर्ड एंड कंपनी ऑफ कैलकटा (कलकत्ता 1964)
एस.सी.हिल, बेंगॉल इन 1756-57, 3 भाग (लंदन 1905)
वी.एच.जेन्सन, हायरिंग ऑफ डॉक वर्कर्स एंड इम्प्लॉयमेंट प्रैक्टिसेस इन द पोर्ट्स ऑफ न्यू यॉर्क, लीवरपूल, लंदन, रॉटर्डम एंड मरसीलीज़ (हावर्ड 1963)
जे.एम.केन्स, एसेज़ इन परसुएशन (न्यू यॉर्क, पेपरबैक 1963)
'किंग जॉर्ज डॉक', द टाइम्स, 31 दिसंबर 1928
रूडयार्ड किपलिंग, रूडयार्ड किपलिंग्स वर्स (लंदन 1940)
बिजॉर्न लैंडस्टॉम, द क्वेस्ट फॉर इंडिया (एलेन एंड यूनियन 1964)
जे लॉंग, 'कैलकटा इन द ओल्डेन टाइम्स', कैलकटा रिव्यू, भाग-XVIII एवं XXXV
कॉम्पटन मैकेन्जी, रेल्म्स ऑफ सिल्वर (लंदन 1954)
जी.एस.मदान, 'हिस्ट्री एंज डेवलपमेंट ऑफ द यूज़ ऑफ सीमेंट इन द ग्रेट पोर्ट ऑफ कैलकटा', द कैलकटा कंक्रीट जर्नल, जनवरी, 1953
आर.सी.मजूमदार, संपादन, द हिस्ट्री ऑफ बेंगॉल, भाग-1 (ढाका 1943)
एस.सी.मजूमदार, रीवर्स ऑफ द बेंगॉल डेल्टा (कलकत्ता 1942)
जे.सी. मार्शमैन, 'नोट्स ऑन द कैलकटा बैंक ऑफ द हुगली', कैलकटा रिव्यू, भाग-III
मीनू मसानी, द पिक्चर ऑफ ए प्लान (बॉम्बे 1945)
के.पी.मजूमदार, 'हल्दिया', कैलकटा पोर्ट एन्युअल, 1963
सी.ई.मैकडोवेल, 'द एक्सपीरिएन्स ऑफ मरीन अंडर्राइटर्स विद कंटेनराइजेशन', पोर्ट्स एंड हार्बर्स,

जुलाई-सितंबर, 1966
आर.एस.मैकेल्वी, पोर्ट डेवलपमेंट (न्यू यॉर्क 1925)
.....पोर्ट्स एंड टर्मिनल फैसिलिटीज़ (न्यू यॉर्क 1926)
जे. मैकग्लैशन, लेक्चर्स ऑन हार्बर एंड डॉक इंजीनियरिंग ऐट द पोर्ट ऑफ कैलकटा (कलकत्ता 1926)
लेफ्टिनेंट आर.ई.मिस्त्री, 'पाइलॉटिंग इन द रिवर हुगली', इंस्टीट्यूट ऑफ मरीन टेकनॉलॉजिस्ट एंड कम्पनी ऑफ मास्टर मैरिनर्स की एक संयुक्त बैठक में प्रस्तुत पर्चा, 3 जून 1965
अशोक मित्र, कैलकटा इंडियाज़ सिटी (कलकत्ता 1963)
किशोरीचंद मित्र, द्वारकानाथ ठाकुर (कलकत्ता 1962- मूल अंग्रेजी अनुवाद का बंगला अनुवाद)
के.मित्तर, 'केस फॉर ऐन ऑक्ज़िलियरी पोर्ट ऐट गेंओंखाली', कैलकटा पोर्ट ऐन्युअल 1958.
पी.सी.मित्तर, 'हल्दिया प्रोजेक्ट', कैलकटा पोर्ट ऐन्युअल 1962.
डब्लू. एच. मोरलैंड, इंडिया ऐट द डेथ ऑफ अकबर—ऐन इकॉनॉमिक स्टडी (लंदन 1920)
----------फ्रॉम अकबर टू ऑरंगज़ेब—अ स्टडी इन इंडियन इकॉनॉमिक हिस्ट्री (लंदन 1923)
एफ.डब्लू.मॉरगन, पोर्ट्स एंड हार्बर्स (2 रा संस्करण, संशोधन जे बर्ड, लंदन 1958)
जी.एफ.मॉट, अ सर्वे ऑफ यूनाइटेड स्टेट्स पोर्ट्स (न्यू यॉर्क 1951)
प्रभात कुमार मुखर्जी, रवीन्द्रजीवनी, भाग-2 (विश्व भारती, 1242 बंगला संवत्) बंगला भाषा में.
राधाकमल मुखर्जी, द चेंजिंग फेस ऑफ बेंगॉल (कलकत्ता 1938).
एच.मुखोपाध्याय, कलिकाता शेकालेर ओ एकालेर (2 रा संस्करण, कलकत्ता 1920) बंगला भाषा में.
रोड्स मर्फी, द सिटी इन द स्वैम्प—ऐस्पेक्ट्स ऑफ द साइट एंड अर्ली ग्रोथ ऑफ कैलकटा, द जिओग्रॉफिकल जर्नल भाग–130, अंक–2 जून 1964.
जवाहरलाल नेहरू-अ बंच ऑफ ओल्ड लेटर्स (बॉम्बे 1958).
एरिक न्यूबी, स्लोली डाउन द गैंज़ेज़, (लंदन 1966).
जे.एच.निश, बेंगॉल चेम्बर ऑफ कॉमर्स, 1834-1853 (कलकत्ता 1958).
एफ.डब्नू.ननेले, हाउ टू एक्सप्लोर अ पोर्ट (2 रा संस्करण, लंदन 1959).
आर.बी.ओरॉम, कार्गो हैंडलिंग एंड द मॉडर्न पोर्ट (ऑक्सफोर्ड, 1965).
डी.ओवेन, पोर्ट्स एंड डॉक्सः देयर हिस्ट्री, वर्किंग एंड नैशनल इम्पॉर्टेन्स (लंदन 1904).
के.एम.पनीक्कर, इंडिया एंड द इंडियन ओशन (लंदन 1945).
सी.एन.पार्किंसन, ट्रेड ऑफ द इस्टर्न सीज़, 1793-1813 (कैम्ब्रिज, 1937).
---------- द राइज़ ऑफ द पोर्ट ऑफ लीवरपूल (लीवरपूल, 1952).
---------- इस्ट एंड वेस्ट (मेंटर बुक, न्यू यॉर्क, 1965).
'पोर्ट कैनिंग एंड इट्स म्युनिसीपैलिटी', कैलकटा रिव्यू, भाग-XLVII.
'पोर्ट फेसिलिटीज़ ऐट कैलकटा', द टाइम्स, सप्लीमेंट, 30 अक्तूबर, 1920.
एस.डी पुनेकर, ट्रेड युनियनिज़्म इन इंडिया (बॉम्बे, 1948).
वी.के.आर.वी.राव, 'पोर्ट डेवलपमेंट एंड इंडियन इकॉनॉमिक ग्रोथ', कैलकटा पोर्ट ऐन्युअल, 1966-67.
निहाररंजन रे, बांगलार नदनदी (विश्वभारती, 1354 बंगला संवत्). बंगला भाषा में.

निहाररंजन रे, बांगालीर इतिहास (नया संस्करण, कलकत्ता, 1372 बंगला संवत्). बंगला भाषा में.
परिमल रे, इंडियाज़ फॉरेन ट्रेड सिंस 1870 (लंदन 1934).
टी.रॉयचौधुरी, बेंगॉल अंडर अकबर एंड जहांगीर (कलकत्ता 1953).
जे.एन.साहनी, इंडियन रेलवेज़-100 इयर्स, 1853-1953 (नई दिल्ली 1953).
एन.सान्याल, डेवलपमेंट ऑफ इंडियन रेलवेज़ (कलकत्ता 1931).
जे.एन.सरकार, इकॉनॉमिक्स ऑफ ब्रिटिश इंडिया (4 था संस्करण, कलकत्ता 1917).
---------- हिस्ट्री ऑफ औरंगज़ेब, भाग- 4 एवं 5 (कलकत्ता 1919,1925).
---------- (संपादन) द हिस्ट्री ऑफ बेंगॉल, भाग-II (ढाका 1948).
एस.के.सेन, स्टडीज़ इन इंडस्ट्रियल पॉलिसी एंड डेवलपमेंट ऑफ इंडिया 1858-1914 (कलकत्ता 1964).
एस.एन.सेन, द सिटी ऑफ कैलकटा—अ सोश्यो-इकॉनॉमिक सर्वे, 1954-55 टू 1957-58 (कलकत्ता 1960).
हरिहर सेठ, प्राचीन कलिकाता परिचय (कलकत्ता 1952). बंगला भाषा में.
डब्लू.एस.सेटोन-कार, द प्लेन्स ऑफ द लोअर गैंजेज़, कैलकटा रिव्यू, भाग-IX.
डब्लू.आर.एस.शार्प, द पोर्ट ऑफ बॉम्बे (बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट, बंबई).
मेजर शेरवेल, द गैंगेटिक डेल्टा, कैलकटा रिव्यू, भाग-XXXII.
शिपबिल्डिंग एंड मरीन इंजीनियरिंग इन 1966, द इंजीनियर, 6 जनवरी 1967, भाग-223, नं.5789.
वी.बी.सिंह (संपादन) इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ इंडिया—1857-1956 (बॉम्बे 1965).
एन.के.सिन्हा, द इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ बेंगॉल, भाग-2 (कलकत्ता 1956).
टी.जी.पी.स्पियर, द नवाब्स (ऑक्सफोर्ड, पेपरबैक 1963).
---------- अ हिस्ट्री ऑफ इंडिया, भाग-2 (पेलिकन बुक्स, 1965).
एल.डी स्टैम्प, द वर्ल्ड—अ जेनरल ज्योग्राफी (12 वां संस्करण, लंदन 1950).
सी.सी.स्टीवेन्स, 'द पोर्ट ऑफ कैलकटा', जर्नल ऑफ द सोसाइटी ऑफ आर्ट्स, भाग-XLVII.
चार्ल्स स्टीवार्ट, हिस्ट्री ऑफ बेंगॉल, (लंदन 1813).
एस.सी.स्टुऑर्ट-विलियम्स, कैलकटा पोर्ट ट्रस्ट—अ ब्रीफ हिस्ट्री ऑफ 50 इयर्स ऑफ वर्क 1870-1920 (अज्ञात प्रकाशन, कलकत्ता/शिमला 1920).
---------- 'द पोर्ट ऑफ कैलकटा एंड इट्स पोस्ट-वार डेवलपमेंट', द जर्नल ऑफ द रॉयल सोसाइटी ऑफ आर्ट्स, भग- LXXVI, 20 जुलाई 1928
---------- 'द डेवलपमेंट ऑफ इंडियन पोर्ट्स', द जर्नल ऑफ द रॉयल सोसाइटी ऑफ आर्ट्स, भग- LXXXIV, 29 मई,1936.
अवनीन्द्रनाथ टैगोर, पथे विपथे (विश्वभारती संपादित, 1353 बंगला संवत्), बंगला भाषा में.
रवीन्द्रनाथ टैगोर, जापानयात्री, रवीन्द्र रचनावली, भाग-19 (विश्वभारती संपादित, 1355 बंगला संवत्), बंगला भाषा में.
'द हिस्ट्री ऑफ द डेवलपमेंट ऑफ द पोर्ट ऑफ कैलकटा', द पोर्ट इंजीनियर (कलकत्ता, अप्रैल, 1963), भाग-XII, सं. 2.
डैनिएल थॉर्नर, इन्वेस्टमेंट इन एम्पायर (फिलाडेल्फिया, 1950).

ए.जे.टॉबिन., 'द रोल ऑफ इंटरनैशनल पोर्ट डेवलपमेंट इन एक्सपैंडिंग कॉमर्स', पोर्ट्स एंड हार्बर्स, जून-सितंबर, 1966.
ए.त्रिपाठी., ट्रेड एंड फिनांस इन द बेंगॉल प्रेसिडेंसी 1793-1833 (कलकत्ता 1956).
स्टैनली टर्नर, 'द सेफ्टी ऑफ डॉक वर्कर्स', द डॉक एंड हार्बर अथॉरिटी, भाग-47, मार्च, 1947.
डब्ल्यू. ज़ॉफरे टायसन., द बेंगॉल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री 1853-1953 (कलकत्ता, 1953).
---------- 100 इयर्स ऑफ बैंकिंग इन एशिया एंड अफ्रिका 1863-1963 (नैशनल एंड ग्रिंडलेज़ बैंक द्वारा प्रकाशित., लंदन, 1963)
जी.डी.उर्कुहर्ट., ड्यूज़ एंड चार्जेस ऑन शिपिंग इन फॉरेन पोर्ट्स (लंदन 1901)
एल.एफ.वर्नान-हारकोर्ट, हार्बर्स एंड डॉक्स, 2 भाग., (ऑक्सफोर्ड 1885).
आर.ए.वाडिया, द बॉम्बे डॉकयार्ड एंड द वाडिया मास्टर बिल्डर्स (2 रा संस्करण., बॉम्बे, 1957).
जॉर्ज वाट, द कॉमर्शियल प्रोडक्ट्स ऑफ इंडिया (लंदन 1908).
सी.आर.विल्सन., अर्ली एनल्स ऑफ द इंगलिश इन बेंगॉल, 3 भाग., (कलकत्ता, 1895-1919).
----------ओल्ड फोर्ट विलियम इन बेंगॉल, 2 भाग., (भारतीय रिकॉर्ड सीरीज़ः लंदन, 1906).
टी.ज़िकिंन, एंड ए.गंगल, द गंगेज़ ("द रिवर्स ऑफद वर्ल्ड सीरीज़" , सं 3, ऑक्सफोर्ड 1960).

4. समाचारपत्र एवं पत्रिकाएं

द अमृत बाज़ार पत्रिका (कलकत्ताः दैनिक).
द इंगलिशमैन (कलकत्ताः दैनिक).
द (मैनचेस्टर) गार्जियन (मैनचेस्टरः दैनिक).
द हिन्दुस्तान स्टैण्डर्ड (कलकत्ताः दैनिक).
द हिंदुस्तान टाइम्स (नई दिल्लीः दैनिक)
द इंडियन डेली न्यूज़ (कलकत्ताः दैनिक).
द पायनियर (इलाहाबाद/लखनऊः दैनिक).
द स्टेट्समैन, (कलकत्ताः दैनिक).
द टाइम्स, (लंदनः दैनिक).
बेंगॉल पास्ट एंड प्रेज़ेन्ट (कलकत्ताः अर्धवार्षिकी)
कैलकटा म्युनिसीपल गज़ट (कलकत्ताः साप्ताहिकी)
कैलकटा पोर्ट एन्युअल (कलकत्ताः वार्षिकी)
कैलकटा रिव्यु (कलकत्ताः मासिक)
द कैपिटल (कलकत्ताः साप्ताहिकी)
द डॉक एंड हार्बर अथॉरिटी (लंदनः मासिक)
द इकॉनॉमिस्ट (लंदनः साप्ताहिक).
द इंजीनियर (लंदनः साप्ताहिक).
इंजीनियरिंग (लंदनः साप्ताहिक)

जिओग्रॉफिकल जर्नल (लंदनः त्रैमासिकी)
द इंडियन इकॉनॉमिक एंड सोशल हिस्ट्री रिव्यू (दिल्लीः त्रैमासिकी)
इंडियन शिपिंग (बॉम्बेः मासिक)
द जर्नल ऑफ द रॉयल सोसाइटी ऑफ आर्ट्स (लंदनः मासिक)
द पोर्ट इंजीनियर (कलकत्ताः त्रैमासिकी)
पोर्ट फेयर (लंदनः मासिक)
पोर्ट श्रमिक (कलकत्ताः मासिक)
पोर्ट एंड हार्बर्स (टोकयोः त्रैमासिकी)
साइनटिफिक अमेरिकन (न्यू यॉर्कः मासिक)

5. नक्शे

कलकत्ता पत्तन व कलकत्ता शहर के साथ हुगली का नक्शा जिसमें प्रस्तावित गोदियों, मौजूदा लंगरगाह व मूरिंग को दर्शाया गया है, 1853.

महासर्वेक्षक का कार्यालय, कलकत्ता शहर व उसका वातावरण जिसमें अलीपूर, खिदिरपुर, गार्डेनरीच, शिवपुर, हावड़ा व सलकिया, के पंचमग्राम की सरकारी संपदा शामिल है 1852–56 (कलकत्ता, 1861).

कलकत्ता पत्तन का नक्शाः पांचपाड़ा का ग्वालियर स्तंभ जिसमें खिदिरपुर गोदी व टॉलीज़ नुल्लाह शामिल है.

के. सी. दास, व ए. समाद, कलकत्ता पत्तन के नक्शे (1896).

कलकत्ता पोर्ट कमिश्नर्स के सिविल इंजीनियर के ड्रॉइंग कार्यालय में ऐसे कई नक्शे, योजना व चित्रकारियां हैं, जिनको सूचीबद्ध करना यहां संभव नहीं है, जो उन इलाकों के पत्तन इतिहास के विद्यार्थियों के लिए सहायक सिद्ध होंगे, जहां दस्तावेज व रिकॉर्ड कम पड़ जाते हैं.

अनुक्रमणिका

अबुल फ़ज़ल, 16-17
ऐक्टिव 175
ए.डी. आड्डी, 107
ऐडेन पोर्ट, 129
आदि गंगा, 4, 74
प्रशासनिक रिपोर्ट, 108
एडवोकेट जेनरल, 55, 109
एजीटेटर 37
आकड़ा, 135
नवाब अलिवर्दी 4
इलाहाबाद, 1
जी.जे.ऐलेन, 143
शत्रु राष्ट्र, 159
अलुमिनियम उद्योग, 159
अमेरिका, 94,97,119-20,124
अमेरिकी सेना, 164-65
अमेरिकी सेना स्टोर, 163, 171-72
अमेरिकी कपास, 155
अमेरिकी पोर्ट ,98
असम, 34, 37, 39, 201
असम-बंगाल रेलवे, 92
ऑकलैंड बार, 217
औरंगज़ेब, 21
ऑस्ट्रेलिया, 88,150
शत्रु राष्ट्र, 159
शत्रु पक्ष की जीत, 161
एन.एम.अय्यर, 168,
ई.एन.बेकर, 102
बलारी,63,192,195,204,216, 174
बालासोर, 21
बलार्डी, थॉमसन एंड मैथ्यूज, 177
बाल्टिक, 193
बाल्टीमोर, 98
अधीर चंद्र बनर्जी, 170
सुरेंद्रनाथ बनर्जी, 83
उपेंद्रनाथ बनर्जी, 154
डब्ल्यू.सी.बनर्जी, 131
बांसबेरिया, 179

अमेरिका, 193
अमस्टरदम, 33
एंकर लाइन, 78
एंडरसन, फर्गुसन एंड हैंफ्री, 37
फ्रेसर एंड्रू, 175
आंग्ल-बर्मा युद्ध, 67
जे एंगस, 139
एंटवर्प, 119, 216
अनुसंधानी, 197
ए.ए.ऐप्कर, 107
ऐप्कर एंड कं, 107
टी.ए. ऐप्कर, 50
जे.एच.ऐप्जॉन,79-80,97,102,104,108
ए.आर.पी. 162
अरब सागर, 13
अरब, 19
ड्यूक ऑफ आर्गिल
आर्मेनियन घाट, 58 96-97
आर्मेनियन मर्चेंट्स, 20
सेना भंडार, 160
डब्लू. सी. एश, 141, 154
आशमनी, 156
अशोक, 13
अलकतरा, 202
बराकर, 201
सर वोल्फ बैरी, 139
बसाक, 16
स्नानघाट, 116
बंगाल की खाड़ी, 122, 204
बिठमॉन्ट बार, 217
मिस्टर बेकेट, 96
बेल्जियम, 102, 119
आइ.आर.बेल, 81
बनारस, पेज-13
बंगाल, 33, 175, 197
बंगाल ब्रिगेड, 67
बेंगॉल चेम्बर ऑफ कॉमर्स, 9, 34, 36, 41, 44, 46, 47, 49, 56, 57-58, 60, 64, 70, 73, 86, 92, 93, 99, 101, 106, 119, 176, 215, 221
बेंगॉल लेजिस्लेटिव काउन्सिल, 42, 63, 74,
बेंगॉल नागपुर रेलवे, 89, 91
बेंगॉल नेशनल चेम्बर ऑफ कॉमर्स, 92, 131, 177, 214
बेंगॉल स्टील कॉरपोरेशन, 159,

लॉर्ड बेंटिक, 35
बेटोर, 19
भागलपुर, 3, 13
भागीरथी, 2, 3, 204
भूटान, 201
बिहार, 34, 39, 201
विप्र दास पिपलई, 3
बर्ड एंड कंपनी, 113-14, 150,156-57, 162, 181-82, 207
बी.आई.एस.एन कंपनी, 89-90, 100, 120
बिटुमन, 202
ब्लेव, 16
ब्लिथ, ड्राइ डॉक्स एंड शिप बिल्डिंग कंपनी लिमिटेड, 198
बोहेमिया, 78
बम्बई प्लान, 184
बम्बई बन्दरगाह 46-47, 60-61, 129, 189, 206
बम्बई पोर्ट ट्रस्ट, 102
बम्बई पोर्ट ट्रस्ट एक्ट, 50
अनुबंधित गोदामों, 43
बोर्डाक्स, 216
बोराडेल, शिलर एंड कंपनी, 36
मैत्रेयी बोस, 170
सुभाषचंद्र बोस, 184
बॉफेल, 55
बॉक्सर विद्रोह, 110
ब्रिटिश वस्तुओं का बहिष्कार, 93
ब्रह्मपुत्र, 1,61
ब्रेमेन, 216
ब्रिटेन, 193
ब्रिटिश सेना भंडार, 171
ब्रिटिश इंडियन एशोशिएसन,58
सर जे.जी.ब्रूडबैंक,128
डब्ल्यू.डी.ब्रूस,50,53,65,70,74,79
सी.ई.बकलैंड,48,105
बकलैंड,122
बुद्ध,13
बजबज,57,97,110,114,164
बफैलो, 98
बर्मा,150,161,170
बर्मा बन्दरगाह, 61
बर्मा का चावल, 121
बर्मा युद्ध, 34
अन्र्स्ट केबल, 92, 114
कछार,39
कलकत्ता पास
कैलकटा चेम्बर ऑफ कॉमर्स, 34
कलकत्ता निगम, 170,198
कैलकटा गज़ट, 72
कैलकटा इम्पोर्ट ट्रेड एसोशिएशन, 84, 133
कलकत्ता की जेटीयां,215
कैलकटा लाइनर्स कंप्रेंस,133,156,158
कैलकटा मेट्रोपोलिटन प्लानिंग ऑरगनाइजेशन, 219
कलकत्ता नगरपालिका, 41-42,68
कलकत्ता पोर्ट पास.
कलकत्ता पत्तन अधिनियम (1890), 157
कैलकटा पोर्ट ऐन्युअल, 209
कलकत्ता बंदरगाह समायोजन समिति, 221
कलकत्ता पत्तन न्यास,पास
कैलकटा रिवर ट्रांसपोर्ट एसोशिएशन, 221
कैलकटा ट्रेड्स एसोशिएशन,46,56,64
कैलकटा व्हीट एंड सीड एसोशिएशन, 86
कनाडा,200
लॉर्ड कैनिंग,36
केप,33
केप रूट,120
कैपिटल,91
कैसल इडेन,33
कैथेय,33
सीमेंट,202
केन्द्रीय पुस्तकालय,210
मध्य प्रांत, 34
केंद्रीय जल एवं विद्युत अनुसंधान स्टेशन, 11,203-04
श्री लंका,88
चेन टेस्टिंग मशीन, 198
अध्यक्ष, कलकत्ता पत्तन न्यास
चांदपाल घाट, 37
जॉब चार्नक, 17,21,22,23
रसायन,202
चीन, 14, 39,110,120
चटगांव पोर्ट, 21,61, 92,93, 108,203
चूर्नी, 192
सर्कुलर कनाल, 140

डब्ल्यू.ए.बर्न्स, 169
सर हेनरी बर्ट,99, 104

Page-270

सिटी ऑफ कैंटरबरी,5
सिटी ऑफ लंदन,33
सविनय अवज्ञा, 152
ई.जे.क्लैप, 225
क्लाइव घाट, 37
लॉर्ड क्लाइव, 28
क्लाइड नेविगेशन ट्रस्ट, 49
कोयला, 209
कोयला नियंत्रक, 209
कोयला निर्यात समिति, 214
कोयला निर्यात, 87-88
तटीय व्यापार, 87
कोचीन, 189
कॉन ब्रदर्स, 98
कोलाबा, 59
चुंगी कलक्टर,45,209
कोलोन, 216
कॉल्विन, 34
वाणिज्य विभाग, 133
समितियों का गठन, 132
ईस्ट इंडिया कंपनी, 25,26,34,38,216
ड्यू ऑफ कनॉट, 140-141
कंटेनरीकरण, 211
अंशदायी भविष्य निधि, 182
आयात-निर्यात नियंत्रक, 209
सहकारी ऋण समिति, 110
कॉर्नवाल, 143
कासिम बाजार, 21
सर हेनरी कॉटन, 37
कोर्ट ऑफ डाइरेक्टर्स, 30
जे.ए. क्रॉफोर्ड, 45,50
कालीकट, 19
डब्लू .सी. क्यूरी, 100
लॉर् कर्जन, 84,99,107-08
कस्टम हाउज़ (कलकत्ता), 43
लार्ड डलहौज़ी,7, 35-36
दामोदर,2,179
दिल्ली में सम्मेलन (1924),130
मंदी का प्रभाव, 148-158
डिप्टी संरक्षक, 62
प्रथम पंचवर्षीय योजना के अधीन व्कास, 187-88
द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन व्कास, 196-99
धरमतल्ला, 33
डायमण्ड हार्बर, 6,34,35,62,73,178,198,203
डायमण्ड हार्बर योजना, 72
प्रचालन निदेशक, 215
डॉक लेबर बोर्ड, 183, 205-207,221-22
डॉक श्रमिक रोज़गार विनियम अधिनियम, 948,205
डॉक श्रमिक (रोज़गार विनियम) योजना, 206
गोदी, 31,32,35,80
डॉकयार्ड, 31,32
डॉल्फिन, 62
ड्रेजिंग, 198
विलियम ड्यूक, 104
डूला मिए, 134
सर फ्रेडरिक डुमाएं, 96,99,100,104,106,112,113,117, 139,153
डुमाएं युग, 102
डच, 20
हरिधन दत्त, 107
सागर दत्त, 64
ईस्ट, 194
पूर्वी बंगाल, 201, 202
पूर्वी बंगाल एवं असम, 92
ईस्ट बेंगाल स्टेट रेलवे, 58,99,102
ईस्ट इंडियन क्लिपर्स, 33
ईस्ट इंडियन रेलवे, 58
पूर्वी पाकिस्तान, 183, 204
पूर्वी गोलार्द्ध, 38
पूर्वी रेलवे, 199
इकॉनॉमिस्ट, 39
सर एशले इडेन, 49
टी.एच.ऐलडरटन, 123, 160, 165,169,176
टी.ई.एलरीज, 50
एमडेन, 122
ईमरसन, 201

दामोदर घाटी, 201
डैन्यूब, 37
दरियापुर, 216
एस. एल. दास,168
डी.बैरॉस, 14,16
डीकैजुअलाइजेशन, 205-208

एमपायर ट्रेड एक्जीबिशन, 134-135
कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा रोजगार उपलब्ध कराया जाना, 208
इंगलैंड, 37
इंगलिश, 20-30,27-28
इंगलिश ईस्ट इंडिया कंपनी, 20-21
जांच समितियां, 137,149-150
मुहाना प्रारूप, 203-204
यूरोप, 38, 200
इविंग एंड कंपनी,89
फाइयान, 14-15
दुर्भिक्ष, 93-94
सुदूर पूर्व, 13
सुदूर पूर्वीय व्यापार, 39, 120
परक्का बांध परियोजना, 11,12,195,204-205,225
फिरोज़पुर, 86
फेरी सेवा, 99,127,129
जे.एफ.फिनले, 93-94
फिनले मुइर एंड कंपनी, 86
प्रथम पंचवर्षीय योजना
पंचवर्षीय योजनाएं, 171, 184-213
खाद्य निदेशक, 209
कर्नल फोर्ब्स, 70
विदेशी आयात, 87
फार्क लिफ्ट, 212
सेंट जॉर्ज फोर्ट, 19
फोर्ट विलियम, 24
चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य, 199
फ्रांस, 119
फ्रांसिसी, 19
फलता बाइट, 180
फलता हुगली प्वाइंट, 191-92
गंडक, 2
गांधीजी, 124,152
गस्ताल्दी, 14, 16
जनरल शिप ओनर्स सोसाइटी, 47
गेंओंखाली, 214, 216
जर्मन पोर्ट्स, 119
जर्मनी, 149
बी.बी घोश, 210
देवेस चं.घोष, 169
जे.एन.घोष, 154
गोकुल घोषाल, 31
जी.आई.पी. रेलवे, 98, 102
गिलैंडर आरबुदनॉट एंड कंपनी, 56
ग्लैडस्टोन वुली एंड कंपनी, 49-50
ग्लैसगो, 93
हरिराम गोएंका, 107
गोगरा, 2
जी.के.गोखले, 83
ग्राहम एंड कंपनी, 90, 107
ग्रेट ब्रिटेन, 39,149
ग्रेटर कैलकटा, 208
एस.बी.ग्रीव्स, 35, 47
विलियम ग्रे, 48
ई.ई. ग्रिमवेड, 123
गुजरात, 15
गोमती, 1
हाज़ी बिल, 135
हल्दी, 2, 179,221
हल्दिया, 195, 214-223
हल्दिया लंगरगाह,221-223
हल्दिया गोदी, 196, 198
हल्दिया परियोजना, 199,200,217-219
हल्दिया योजना, 147
हल्दिया अध्ययन दल, 219
हैमबर्ग, 216, 225
हैमबर्ग-अमेरिकन लाइन, 119
हंसा लाइन, 119
हार्बर मास्टर, 62

गंगा, गंगे, गंगा बांध परियोजना, 204
गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड, 204
गंगासागर, 3
गंगासागर मेला, 115
नगेन्द्रनाथ गांगुली, 154
गार्डेनरीच, 101
आर.एम.एच गार्वी, 146

Page-272

हैंडरसन, 35
विलियम हिकी, 31
हिज़ली, 22
एच.जे हिलरी, 123
हिलरी, 156
हिमालय, 1
सी.डी.एच.हिंडले, 132
पृष्ठप्रदेश, 200-201
हिटलर, 159
ह्वेनसांग, 14
एस.एस.हॉग, 50
हॉलैण्ड, 221
हॉंगकॉंग, 161
हुगली, 17, 20, 22, 175
हुगली आयोग, 9
हुगली प्वाइंट, 197
कैप्टन ओच.होवे, 51
हावड़ा पुल, 23, 51, 63, 71
हावड़ा पुल (नया), 169
हावड़ा म्युनिसीपैलिटी, 170
हरिकेन (1842), 35
जल-सर्वेक्षण विभाग, 197,203,218
इब्राहिम खान, 21
इल्बर्ट बिल, 83
साम्राज्यवादी प्राथमिकता, 135
स्वाधीनता दिवस, 168
इंडिया एक्ट (1858), 38
इंडिया एक्ट (1935),152-53
इंडियन चेम्बर ऑफ कॉमर्स, 177
इंडियन सिविल सर्विस, 168
भारतीय साम्राज्य, 38
हार्बर मास्टर विभाग, 99
हरिद्वार, 1
वारेन हेस्टिंग्स, 7-8
हाथखोला जूट मार्ट, 98-99
पत्तन न्यास का मुख्यालय, 54, 107
नया मुख्यालय भवन, 176-177
विलियम हीथ, 21
विलियम हेजेस, 23

भारतीय जलमार्ग शोध स्टेशन, पूना, 178-179
सिंधु, 1
सूचना केन्द्र, 209-210
डब्ल्यू.ए.इंगलिस, 89
संस्थान, 134
बन्दरगाह प्रबंध संस्थान, 210-212
टांग अड़ाने वाला, 26
अन्तर्राष्ट्रीय पुनर्निर्माण एवं विकास बैंक, 189-90,192,217
लौह एवं इस्पात नियंत्रक, 209
लॉर्ड इरविन, 143
आइ-तसिंग, 15
जलंगी, 2, 175
जेम्स एवं मेरी शोल्स, 89
ज़नाब अली, 164
जंगीपुर, 204
प्रोफेसर जानसेन, 217
जापान, 119-20, 159-160, 161, 193
जावा, 150
जेनसन रोड, 216
जेसप एंड कंपनी, 97
जी.टी जॉनसन, 218
सर विलियम जोन्स, 27
एम.एन.जोशी, 135
जगन्नाथ घाट, 116
यमुना, 1
कार्यक्षेत्र का विस्तार, 129
जूट, 39,201,203
कांडला, 189
कांटापुकुर खाद्यान्न डिपो, 98, 174
कराची, 86
कराची पोर्ट ट्रस्ट, 50, 67
कर्णफूली, 92,93,108
कौखाली, 216

भारतीय दुर्भिक्ष कोश, 94
भारतीय वित्त आयोग, 135
भारतीय औद्योगिक आयोग, 124
इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी, 201
भारतीय विधायिका, 129
भारतीय खनन संघ, 88
भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस, 37, 83, 152, 184
भारतीय दंड संहिता, 135
इंडियन पोर्ट एक्ट (1908), 130

खिदिरपुर डॉक लेन,169
लॉर्ड किंम्बर्ले, 73, 76
किंग एडवर्ड, VII, 111
किंग जॉर्ज V, 138
किंग जॉर्ज गोदी, 25, 100, 112, 126–27, 138, 141, 144–148, 164, 165, 174, 187, 191, –92, 196–97, 199, 215, 223
रूडयार्ड किपलिंग, 22, 81
जे. बी. नाइट, 50
कोन्नगर, 179
कोसी, 2
कृष्णानन्द ब्रह्मचारी, 116
कृतिवास, 3
कुमारढुबी ग्रुप, 159
किड ब्रदर्स, 31
मशीनरी, 202
जे. एल. मैके (अर्ल ऑफ इंचकेप), 105–106
मैकिनन मैकेन्जी एंड कंपनी, 87, 90
मैकिन्तोष बर्न एंड कंपना, 54, 107
मध्य प्रदेश, 201
मद्रास, 21
मद्रास पोर्ट, 122, 129, 189, 206, 221
मैतेना, 192
माझेरहाट पुल, 191, 199
प्रमुख पत्तन, 130, 189
मालाबार, 14
मलय प्रायद्वीप, 15
मैन्चेस्टर, 93
केर, तारुक एंड कंपनी, 107
जे. एम.केन्स, 148
कानाई लाल खान, 107
खड़गपुर, 218
जगन्नाथ खन्ना, 64
खिदिरपुर, 35
खिदिरपुर गोदी, 24-25,31,58-60,66,68,69-82,95-96,98,144,164-165,191,196-97,214-15,223

जे.मैकग्लैशन, 143
चार्ल्स सी. मैकलिऑड, 128
मेडिटेरेनियन, 14
मीरभर घाट, 34
मेघना, 2
आर.डी.मेहता, 64
पी.डब्ल्यू.मीक, 98
मेलबॉर्न, 94
मर्से डॉक्स एंड हार्बर बोर्ड, 49
मेसोपोटामियन अभियान, 122
धातु, 202
मध्यपूर्व, 160
मिदनापुर, 214
ए.बी.मिलर, 75
मिसमसमपी, 37
आर.के.मित्रा, 188,190
गोपाल लाल मित्र, 64
के मित्र, 215
मोहम्मद इस्माइल, 164
मोहना, 198
मोहिनी, 122
महंत, 116
ई.एस.मॉन्टगु, 129
मॉन्टगु चेम्सफोर्ड रिपोर्ट, 129
ए.एम.मॉन्टीथ, 104
मॉन्टफोर्ड सुधार, 153
मॉरले-मिन्टो सुधार, 83
एल.मॉर्शेद, 100
मोटर गाड़ियां, 111
मायापुर चौराहा, 101
मुगल, 19,22,23,24
नील कमल मुखर्जी,107
मुस्लिम चेम्बर ऑफ कॉमर्स, 177
नदिया, 175

डी. बी. मैनिंग, 164
मराठा, 23
मरीन बोर्ड, 29
मरीन विभाग, 35
मरीन हाउज़, 176
मरीन अन्डर्राइटर, 211
मैरिलियर एंड एडवाइर्स, 44
मारक्वेस ऑफ क्रिठ, 138
मास्टर अटेन्डेन्ट, 29–30
मास्टर स्टीवडोर्स एसोशिएसन, 182
मछलीपत्तम, 19
माथाभांगा, 2
मातला, 35–36, 70, 72
मिसेजड मे, 33
लॉर्ड मेयो, 68
जे, एम. मजूमदार, 133
Page-274

नोवरा, 144
नूरजहां, 156
टी. एम. ओग, 10
अयस्क, 203
उड़िसा, 34, 201
आउट्राम घाट, 106
ओवरडेल, 5
पी. एंड ओ. कंपनी, 56, 59
ई. जे. एच. पेसी, 123
पद्मा, 204
पाकिस्तान, 202
राधाचरण पाल, 107
पैलेटाइजेशन 211
एफ. पामेर, 96, 99, 101, 104, 112, 137
पंडा, 116
पैन्सी, 127, 175
पेरिस, 216
बंग भंग, (1905), 91–93, (1947), 172, 202
पथे–विपथे, 156
पाथफाइंडर, 176
पटना, 13, 21
वेतन बिलों का भुगतान, 156
पेरू, 33
ई. डब्ल्यू. पेटले, 62–63, 101, 111–112
नदिया ज़िले की नदियां, 2,158
राष्ट्रीय योजना समिति, 184
जवाहर लाल नेहरू, 168, 184
नेपाल, 34,201
न्यू यॉर्क, 98
न्यूजीलैण्ड, 193
रात्रिकालीन कार्य, 150,155,56
जे.डी निम्मो, 98
नीमतल्ला, 34
जी.नोबेल, 70
उत्तर पश्चिम प्रांत, 39
लॉर्ड नॉर्थब्रुक, 7

पोर्टफेयर, 209...
बन्दरगाह वित्त, 73–74, 189–90
बन्दरगाह निधि, 46–48
बन्दरगाह स्वास्थय अधिकारी, 66
बन्दरगाह श्रमिक, 205–08
बन्दरगाह नमूना, 179, 203
कलकत्ता बन्दरगाह पास.
लंदन प्राधिकरण का बन्दरगाह, 112, 218
बन्दरगाह अधिकारी, 54, 112
बन्दरगाह पुलिस, 66
बंदरगाह प्रसाधन प्राधिकारी, 155
पत्तन न्यास जांच समिति, (1901), 102–03, 114, — (1913–14), 86, 104, 113
पत्तन न्यास रेलवे, 99, 212
पोरटो ग्रांडे, 16
पोर्टो पेक्विनो, 16
पुर्तगाली, 6, 17, 19–20, 27
मि. पोस्थुमा, 217, 221
प्रॉन किसेन लॉ एंड कंपनी, 51, 107
डब्ल्यू. एच. प्राइस, 67
निजी उपक्रम, 201
प्राइवी काउन्सिल, 115
प्रसन्न कुमार टैगोर घाट, 115–116
कामगार संरक्षण बिल, 156
भविष्य निधि, 109–10
प्टोल्मी, 14
जन संपर्क कार्यालय, 209
सरकारी क्षेत्र, 201
लोक सेवा आयोग, 109

पेट्रोकेमिकल कॉम्प्लेक्स, 220
पेट्रोलियम, 202
फिलाडेलफिया, 98
एच. पिडिंगटन, 9
पाइलॉट सेवा, 4, 26, 30, 35, 62, 108–09, 175, 177, 179–181
भारत के आर्थिक विकास की योजना, 184
योजना कक्ष, 211–12
योजना आयोग, 185
पलासी का युद्ध, 28–29
पबना, 178, 203
एफ. ए. पोप, 165–66
बन्दरगाह प्रवेशद्वार, 61–62, 101, 112
कैनिंग बन्दरगाह, 3–37, 71, 214
बन्दरगाह शुल्क, 186
बन्दरगाह समन्वय समिति, 209
बन्दरगाह निदेशक, 165–66
बन्दरगाह शुल्क, 46–48, 66, 94–95
बन्दरगाह सुविधाएं, 95–96

पेज– 275

कैप्टन रेडी, 37
धार्मिक प्रश्न, 117
अलेक्जेंडर रैंडल, 74
रैंडल, पामर एंड ट्रिटन, 157, 217–18
रेस्क्यु, 122
रिट्रिवर, 122
राजस्व आरक्षित निधि, 121
एच. जे. रेनॉल्ड्स, 75, 79
सर गॉडफ्रे रोड्स, 166
नदी सर्वेक्षण सेवा, 203
रिवर ट्रस्ट, 37, 40–44, 49
ए. थॉम्सन रिवर्स, 76
ई. जे. एच. रॉबर्टसन, 123
जी. रॉबर्टसन, 10
रोम, 18, 216
रॉटरडम, 216–17
गोल मेज सम्मेलन, 152
देवेंद्र नारायण राय, 107
मुरलीधर राय, 107
राजा राममोहन राय, 8
सीतानाथ राय, 64, 107
प्रचार, 209
पंजाब, 34
रेडियो स्टेशन, 176
रेलवे, 38–39, 151, 170, 209
रेलवे अधिनियम, 58
रेलवे बोर्ड, 151, 154
रेलवे प्रचालन कंपनी, 162
राजमहल, 2
राजपुताना रेलवे, 61
राल्फ फिच, 16
रंगफुल्ला, 63, 192, 197
रंगून बंदरगाह, 129, 161–62
रंगून बंदरगाह ट्रस्ट, 50, 67
रसुलपुर, 179
प्रथम विश्व युद्ध के पश्चात पुनर्निर्माण, 126
लाल सागर, 13
सरदार, 68,182
नलिनी रंजन सरकार, 152
सैसुन डॉक, 59
सागर द्वीप, 179, 197
स्कैंडेनाविया, 119,193
मेजर स्कॉल्च, 34
वी. एच. स्कॉल्च, 50,65,79
शेल्ड, 102
फर्डिनैंड शिलर, 36
द्वितीय योजना, 190-93, 188-89, 202, 214
राज्य सचिव, 65, 73,138
जदुनाथ सेन, 107
श्रीरंगापट्टम, 33
सेठ, 16
शाहजहां, 20
शाइस्ता खां, 21
लाल बहादुर शास्त्री, 194
शिव बक्स बहादुर, 107
जहाज निर्माण, 31-32
तटीय श्रमिक, 207-08
जे. सी. शॉरॉक् , 104
सिक्किम, 201
सिमंस, 79
एफ. डब्लू. सिम्स, 34
सायमन कमीशन, 152
सिंगापुर, 161

रायल कमीशन(1853), 49
विकेंद्रीकरण पर रायल कमीशन, 109
श्रमिक पर रायल कमीशन, 136, 156, 205
रायल जेम्स एंड मेरी, 5
रायल सोसायटी ऑफ आर्ट्स, 128
रोयापुर, 101
रूपनारायण, 2, 179
रूस, 193
रूसी क्रांति, 124
जे. एफ. रदरफोर्ड, 50
सागर, 198
साक्ची, 201
सलामत उल्ला, 164
शालीग्राम, खन्ना एंड कंपनी, 64
समुद्र, 198
स्वीकृत योजना, 141
सैंड हेड्स, 2, 41, 215
सैंडपाइपर, 122, 164, 174
सैनिटोरिया, 5
शंकराचार्य, 115
शांति, 122
सप्तग्राम(सात गांव), 3, 15–17, 19–20
सरस्वती, 4
पेज – 276

स्ट्रैंड, 40
एस. सी. स्टुअर्ट- विलियमस, 24,128,136,144,148
स्टर्डी, 175
सुएज कनाल, 38,39,55,59,69,120
एच. एस. सुहरावर्दी, 152
सुमात्रा, 88
सुंदरबन, 27
आपूर्ति विभाग, 116
सुतानटी, 17, 20
स्वदेशी, 83, 92-93
स्वरुपगंज, 204
अवनिंद्रनाथ टैगोर, 156
द्वारकानाथ टैगोर, 8
रविंद्रनाथ टैगोर, 8, 184
ताम्लुक, 14
तप्रोबेन, 13
टाटा स्टील, 201
सर फ्रेड्रिक डुमायन, 127, 174
सिराजुद्दौला, 28
नलिन बिहारी सरकार, 106-07
शिव, 116
गुलाम व्यापारी, 27
मंदी, 126
शोभा सिंह, 24
सोनारगांव, 15
सोन, 2, 112
दक्षिण पूर्वी रेलवे, 218
स्टॉलवर्ट, 175
स्थायी समितियां, 106
स्टार ऑफ ग्रीस, 33
स्टीमर एजेंट, 208
इस्पात संयंत्र, 201
स्टर्लिंग बैलेंस, 171
स्टीवडोर्स, 205-07, 208
सी.सी.स्टीवेंस, 79
सी. जे. स्टीवेंसन-मूर, 122
स्ट्रेट सेटेलमेंट्स, 88
ट्रायन, 62
टर्नर, मॉरिशन एंड कं, 90

उल्बेड़िया,5
यूनाइटेड किंगडम, 39, 41, 109
यूनाइटेड स्टेट्स, 149, 171
यू.पी(उत्तर प्रदेश), 34, 201

वैन डेन ब्राउके, 3,4
वास्को द गामा, 18
एस. एस. वशिष्ट, 206
एल. एफ. वर्नन-हार्कोर्ट, 10, 101
वाइसराय, 74, 115
विशाखापत्नम, 153-54, 221,223
वोल्कन, 62
वाडिया, मास्टर बिल्डर, 31
वाल स्ट्रीट, 148
युद्ध कर, 119,121
ए. वार्ड, 145
वाशिंगटन, 190, 195
वाटर विच, 122
कर्नल वाट्सन, 30-31
ए. वेब्सटर, 146, 178

टाटा स्टील वर्क्स, 159
चाय, 39, 201, 203
चाय बोर्ड, 209
चाय गोदाम, 58, 96-97
टिहरी-गढ़वाल, 1
टेलीग्राफ, 38-39
प्रोफेसर थिएरी, 10, 102
तृतीय पंच वर्षीय योजना, 146, 194-95, 204, 218
थौर्नीक्रॉफ्ट एंड कंपनी, 175
बी. जी.तिलक, 83
अहमद तोफैल, 164
मेजर डब्लू. टॉली, 31
टॉली नाला, 3,34,40,69,74,76
टॉर्च, 175
टाउन कार्पोरेशन, 64
जी. टॉयन्बी, 79
व्यापार, 125-26, 201-203, 208-09
ट्रेड यूनियन, 135, 181
ट्रेड विवाद विल, 136
यातायात विभाग, 111, 196
परिवहन एवं संचार मंत्रालय, 180, 186, 190, 195
त्रिवेणी, 3
वेल्फेयर इंस्ट्टीट्यूट, 157
कल्याण अधिकारी, 157
वेंट-वर्थ शील्ड्स, 139
पश्चिम बंगाल, 201
ह्वाइट एंड कंपनी, 175
विलियम सिम्मंस एंड कंपनी, 175
जी. ए. विल्सन, 218
जॉन वुडबर्न, 106
जे. एच. वर्डी, 50
कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 136
वर्ल्ड बैंक, 218-19
वर्ल्ड बैंक ऋण, 192-93, 196
वर्ल्ड बैंक मिशन, 195, 215
विश्वयुद्ध- I , 25, 83, 101, 117, 119–20, 123–24, 137, 205
विश्व युद्ध II, 25,145-46, 151,158,159-66,169-70, 180,185
यज्ञ, 115-16

CAPTION FOR PICTURES

चित्र संख्या

1. हुगली नदी का निम्नवर्ती मुहाना
2. सत्रहवीं शताब्दी में वान डेन ब्रुक (1660) का बनाया बंगाल का मानचित्र
3. नदी का सामने का भाग और पुराना फोर्ट विलियम (17-36)
4. कस्टम हाउस के सामने हुगली तट पर जहाज से माल का उतारा जाना (1860), सौजन्य बॉर्न एंड शेफर्ड
5. एस्प्लेनेड से नदी किनारे का दृश्य, 1793, (टी. डैनियल के चित्र से)
6. हुगली पर पोत परिवहन (1870), सौजन्य: बॉर्न एंड शेफर्ड
7. इडेन गार्डेन्स के निकट स्ट्रैन्ड बैंक (1860) सौजन्य: बॉर्न एंड शेफर्ड
8. कलकत्ता जेटी के निकट स्ट्रैंड बैंक (लगभग 1900) सौजन्य: बॉर्न एंड शेफर्ड
9. कलकत्ता जेटी के निकट आज का नदी का किनारा
10. खिदिरपुर गोदी में जहाज
11. बंदरगाह की 200 टन की क्षमता वाली क्रेन के द्वारा 175 टन के स्टेटर का उतारा जाना ।
12. किंग जॉर्ज गोदी में जापानी इंजिनों का उतारा जाना (1956) सौजन्य: आनन्द बाजार पत्रिका
13. किंग जॉर्ज गोदी का एक दृश्य
14. खिदिरपुर की सूखी गोदी में जहाज
15. सैंडहेडस में चालक जहाज
16. एक चालक को जहाज तक ले जाती मोटरबोट
17. जहाज पर चढ़ता चालक
18. सीढ़ियों पर चढ़ता चालक (पायलट)
19. केप ऑव गुड होप में जहाज (1856-59) सौजन्य: मैकिनन मैकेंजी एंड कम्पनी
20. अजय नामक बकेट ड्रेजर
21. फालता रीच में ड्रेजिंग सौजन्य: आनन्द बाजार पत्रिका
22. किंग जॉर्ज गोदी की सूखी गोदी में जहाज
23. खिदिरपुर गोदी में जूट की गाँठों की लदाई
24. मोहना नामक सक्शन ड्रेजर
25. हुगली नदी के तट पर सक्शन ड्रेजर मोहना कार्य करता हुआ
26. हुगली नदी में देवी दुर्गा की प्रतिमा का विसर्जन सौजन्य: अमृत बाजार पत्रिका

27. सागर लंगरगाह पर ट्रान्स ईस्टर्न सुपर टैंकर से खाद्यान्नों की यांत्रिक उतराई
28. यांत्रिक रुप से उतारे गए खाद्यान्न के भंडारण हेतु खिदिरपुर गोदी संख्या 2 पर खाद्यान्न साइलो (भंडार)
29. मकर संक्रांति के अवसर पर हुगली नदी में सामूहिक स्नान
30. बन्दरगाह का अन्तर्देशीय मानचित्र
31. पत्तन प्रबंधन संस्थान में डॉ वॉल्टर हैन्सन वक्तृता देते हुए (1967)
32. किंग जॉर्ज गोदी के विस्तार हेतु बकेट ड्रेजर बुली कार्य करता हुआ ।
33. किंग जॉर्ज गोदी के विस्तार क्षेत्र में प्रवेश करता प्रथम जहाज 'बे बेगांल'
34. हुगली नदी में ज्वार की लहरों से उलटा तैरता गैंगवे
35. हुगली नदी में ज्वार
36. हल्दिया मे निर्माणाधीन तेल जेटी
37. कलकत्ता बंदरगाह का नक्शा