

બ્રિટિશ ગેરંટી સિસ્ટમના વિકલ્પ તરીકે ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR) નું મોડેલ: એક આર્થિક અને ઐતિહાસિક વિશ્લેષણ

ગલાણી દિપકભાઈ હમીરભાઈ

Ph.D. સંશોધક, ઇતિહાસ

doi.org/10.64643/IJIRTV1218-190974-459

૧ સારાંશ (Abstract)- આ સંશોધન પત્ર ૧૯મી સદીના ઉત્તરાર્ધમાં ભારતીય રેલવેના વિકાસમાં ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR)ના વિશિષ્ટ યોગદાનનું વિશ્લેષણ કરે છે. બ્રિટિશ ઇન્ડિયામાં રેલવેની સ્થાપનામાં પ્રચલિત 'ગેરંટી સિસ્ટમ' એ ભારતીય તિજોરી પર આર્થિક બોજ હતો, તેના વિકલ્પ તરીકે મહારાજા તખ્તસિંહજીએ સ્વ-ભંડોળ આધારિત રેલવે મોડેલ BSR રજૂ કર્યું. આ સંશોધન પત્ર BSRના નાણાકીય માળખા, તેનાથી થયેલા આર્થિક લાભો અને ભારતીય રાષ્ટ્રવાદના પરિપ્રેક્ષ્યમાં તેની સ્વાયત્તતાની તપાસ કરે છે.

૨. પ્રસ્તાવના (Introduction)

ઓગણીસમી સદીનો ઉત્તરાર્ધ એ ભારતીય ઉપખંડના આર્થિક અને ભૌતિક પરિવર્તનનો સંક્રાંતિકાળ હતો. આ પરિવર્તનનું સૌથી પ્રભાવશાળી માધ્યમ 'રેલવે' હતું. ૧૮૫૩માં બોમ્બે અને ઠાણે વચ્ચે શરૂ થયેલી પ્રથમ રેલવેએ ભારતના પરિવહન ઇતિહાસમાં એક નવા યુગના મંડાણ કર્યા. જોકે, બ્રિટિશ ભારત (British India) માં રેલવેનો વિકાસ જે પાયા પર થયો હતો, તે માત્ર ટેકનોલોજીકલ પ્રગતિ નહોતી, પરંતુ તેની પાછળ બ્રિટિશ સામ્રાજ્યવાદના સુનિશ્ચિત આર્થિક અને લશ્કરી હિતો છુપાયેલા હતા. આ હિતોને પોષવા માટે બ્રિટિશ સરકારે 'ઓલ્ડ ગેરંટી સિસ્ટમ' (Old Guarantee System) અમલમાં મૂકી હતી, જેમાં બ્રિટિશ ખાનગી રોકાણકારોને ભારતીય તિજોરીમાંથી નિશ્ચિત ૫% વ્યાજની ખાતરી આપવામાં

આવી હતી. આ પ્રણાલીએ ભારતના સંપત્તિના બહિર્ગમન (Drain of Wealth) ને વેગ આપ્યો હતો.

આવા શોષણયુક્ત આર્થિક વાતાવરણમાં, કાઠિયાવાડમાં સ્થિત ભાવનગર રજવાડાએ એક એવો માર્ગ પસંદ કર્યો જે તે સમયના ભારતીય ઇતિહાસમાં અભૂતપૂર્વ હતો. મહારાજા તખ્તસિંહજીના નેતૃત્વમાં ભાવનગર રાજ્યએ બ્રિટિશ મૂડી, વિદેશી ગેરંટી કે લોન લીધા વિના, સંપૂર્ણપણે રાજ્યના પોતાના આર્થિક સંસાધનો અને અનામત ભંડોળના જોરે રેલવે લાઇન નાખવાનો સાહસિક નિર્ણય લીધો. આ નિર્ણય પાછળ મહારાજાની દાર્શનિક દ્રષ્ટિ અને તેમના દીવાન વિક્રલદાસ શામળદાસ તેમજ ગૌરીશંકર ઓઝાની વહીવટી કુશળતા રહેલી હતી. ૧૮૮૦માં જ્યારે ભાવનગર-વઢવાણ રેલવે લાઇનનું કામ શરૂ થયું, ત્યારે તે માત્ર એક રેલવે લાઇનનું બાંધકામ નહોતું, પરંતુ બ્રિટિશ આર્થિક આધિપત્ય સામે એક દેશી રાજ્યનો શાંત અને સક્ષમ પડકાર હતો.

ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR) નું મોડેલ આર્થિક રીતે સ્વાયત્ત અને જનકલ્યાણલક્ષી હતું. બ્રિટિશ રેલવે કંપનીઓ નફો કમાવવાના ઉદ્દેશ્યથી કામ કરતી હતી, ત્યારે ભાવનગર રાજ્યે ૧૮૭૭-૭૮ના ભયાનક દુષ્કાળ સમયે પ્રજાને રોજગારી આપવાના હેતુથી 'રાહત કાર્ય' (Famine Relief) તરીકે રેલવેનું બાંધકામ હાથ ધર્યું હતું. આ એક એવી

આર્થિક વ્યૂહરચના હતી જેમાં આપત્તિને અવસરમાં બદલીને રાજ્ય માટે કાયમી મિલકત (Permanent Asset) ઊભી કરવામાં આવી.

૩. ગેરંટી સિસ્ટમની આર્થિક ખામીઓ

૧૯મી સદીમાં બ્રિટિશ સરકાર દ્વારા અમલમાં મૂકાયેલી 'ગેરંટી સિસ્ટમ' ભારતીય અર્થતંત્ર માટે આશીર્વાદને બદલે અભિશાપ સાબિત થઈ હતી. તેની મુખ્ય આર્થિક ખામીઓ નીચે મુજબ હતી:

૩.૧. મૂડીનું પલાયન (Drain of Wealth): આ સિસ્ટમ હેઠળ બ્રિટિશ રોકાણકારોને ૫% નિશ્ચિત વ્યાજની ખાતરી આપવામાં આવી હતી. આ વ્યાજની ચૂકવણી ભારતના કરદાતાઓના નાણાંમાંથી 'સ્ટર્લિંગ' (બ્રિટિશ ચલણ) માં કરવામાં આવતી હતી. દાદાભાઈ નવરોજીના સિદ્ધાંત મુજબ, આ ભારતની સંપત્તિનું ઇંગ્લેન્ડ તરફ સીધું વહન હતું.

૩.૨. ઉડાઉ ખર્ચ અને બિનકાર્યક્ષમતા: કંપનીઓને ખબર હતી કે નફો થાય કે નુકસાન, સરકાર ૫% વ્યાજ તો આપવાની જ છે. આ 'સેફ્ટી નેટ' ને કારણે કંપનીઓએ બાંધકામમાં ભારે ઉડાઉપણું કર્યું. જરૂર ન હોવા છતાં મોંઘા સ્થાપત્યો અને સામગ્રીનો ઉપયોગ થયો, કારણ કે જેટલું વધુ રોકાણ, તેટલું વધુ વ્યાજ.

૩.૩. નાણાકીય જોખમનું અસંતુલન: તમામ નાણાકીય જોખમ ભારત સરકારનું હતું, જ્યારે તમામ નફો ખાનગી કંપનીઓનો હતો. જો રેલવે નુકસાન કરે, તો તેની ભરપાઈ સરકાર કરતી, જેના કારણે ભારતીય બજેટમાં સતત ખાધ રહેતી હતી.

૩.૪. સ્થાનિક ઉદ્યોગોની અવગણના: રેલવે માટે જરૂરી લોખંડ, એન્જિન અને ડબ્બા ભારતને બદલે બ્રિટનથી જ મંગાવવામાં આવતા હતા. આનાથી ભારતીય હસ્તકલા

અને ઉદ્યોગોને કોઈ વેગ મળ્યો નહીં, પરંતુ બ્રિટિશ ઉદ્યોગો વધુ સમૃદ્ધ થયા.

આમ, ગેરંટી સિસ્ટમે ભારતીય તિજોરી પર અસહ્ય બોજ નાખીને બ્રિટિશ રોકાણકારો માટે 'જોખમ રહિત નફો' કરવાની તક પૂરી પાડી હતી.

૪. ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR) નું સ્વાયત્ત મોડેલ

ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR)નું મોડેલ બ્રિટિશ ભારતની શોષણયુક્ત 'ગેરંટી સિસ્ટમ' સામેનું એક સફળ અને સ્વાયત્ત ભારતીય આર્થિક પ્રતિરોધ હતું. મહારાજા તખ્તસિંહજીના નેતૃત્વમાં વિકસેલા આ મોડેલની મુખ્ય વિશેષતાઓ નીચે મુજબ છે:

૪.૧. નાણાકીય આત્મનિર્ભરતા: BSRની સૌથી મોટી સિદ્ધિ તેની નાણાકીય સ્વાયત્તતા હતી. મહારાજાએ કોઈ પણ વિદેશી બેંક કે બ્રિટિશ સરકાર પાસેથી લોન લીધા વિના, રાજ્યની પોતાની અનામત તિજોરીમાંથી અંદાજે ૮૬ લાખ રૂપિયાનું રોકાણ કર્યું હતું. આનાથી રાજ્ય વ્યાજના ચક્રવૃદ્ધિ બોજમાંથી બચી ગયું અને રેલવેનો તમામ નફો રાજ્યના વિકાસ માટે જ ઉપલબ્ધ રહ્યો.

૪.૨. લોકકલ્યાણલક્ષી અભિગમ: બ્રિટિશ રેલવેનો ઉદ્દેશ્ય માત્ર લશ્કરી અને વ્યાપારી હતો, જ્યારે BSRનો ઉદ્દેશ્ય સામાજિક હતો. ૧૮૭૭-૭૮ના દુષ્કાળ સમયે પ્રજાને રોજગારી આપવા માટે તેને 'દુષ્કાળ રાહત કાર્ય' તરીકે શરૂ કરવામાં આવી હતી. આમ, તે પ્રજાલક્ષી આર્થિક મોડેલનું ઉત્તમ ઉદાહરણ પૂરું પાડે છે.

૪.૩. બંદર-આધારિત એકીકરણ: BSR એ ભાવનગર બંદરને અંતરિયાળ વિસ્તારો સાથે જોડીને એક 'ઇન્ટિગ્રેટેડ લોજિસ્ટિક્સ મોડેલ' ઊભું કર્યું. આનાથી કપાસના વેપારમાં અને જકાતની આવકમાં વિપુલ વધારો થયો, જેણે રાજ્યને પશ્ચિમ ભારતના એક મોટા વ્યાપારી કેન્દ્ર તરીકે સ્થાપિત કર્યું.

૪.૪. વહીવટી સ્વાયત્તતા: બ્રિટિશરો દ્વારા રેલવેનું સંચાલન BB&C કંપનીને સોંપવા દબાણ કરવા છતાં, મહારાજાએ તેનું સંચાલન પોતાના હાથમાં રાખ્યું. આ મોડેલે સાબિત કર્યું કે ભારતીય વહીવટકર્તાઓ ટેકનિકલ ક્ષેત્રે પણ બ્રિટિશરો જેટલા જ સક્ષમ છે.

આમ, BSR મોડેલ આર્થિક દીર્ઘદ્રષ્ટિ, પ્રજાકલ્યાણ અને રાજકીય ગૌરવનો સમન્વય હતું, જેણે ૨૦૨૫ના આધુનિક સમયમાં પણ 'આત્મનિર્ભરતા'નો માર્ગ ચીંધ્યો છે.

૫. આર્થિક અસરો અને વિશ્લેષણ

ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR) ની સ્થાપના માત્ર પરિવહનની સુવિધા પૂરતી મર્યાદિત નહોતી, પરંતુ તે એક સુનિયોજિત આર્થિક વ્યૂહરચના હતી. તેનાથી થયેલી આર્થિક અસરોનું વિશ્લેષણ નીચેના મુદ્દાઓ દ્વારા કરી શકાય છે:

૫.૧. સંપત્તિના બહિર્ગમન (Drain of Wealth) પર રોક:- બ્રિટિશ ભારતની રેલવેમાં રોકાણ કરનારા અંગ્રેજ રોકાણકારોને વાર્ષિક ૫% વ્યાજ ચૂકવવું પડતું હતું, જે ભારતની સંપત્તિ ઇંગ્લેન્ડ ખેંચી જતું હતું. ભાવનગર સ્ટેટ રેલવેએ પોતાના ભંડોળનો ઉપયોગ કરીને આ વ્યાજના બોજને સંપૂર્ણપણે ટાળ્યો. રેલવે દ્વારા થતો તમામ ચોખ્ખો નફો ભાવનગર રાજ્યની તિજોરીમાં જ રહ્યો, જેનો ઉપયોગ મહારાજાએ શિક્ષણ, આરોગ્ય અને પ્રજાકલ્યાણના કાર્યોમાં કર્યો. આ એક પ્રકારે 'આર્થિક રાષ્ટ્રવાદ'નું પ્રારંભિક ઉદાહરણ હતું.

૫.૨. ભાવનગર બંદર અને વેપારનો ઉત્કર્ષ:-BSR ની સૌથી દૂરગામી આર્થિક અસર ભાવનગર બંદરના વિકાસ પર પડી. રેલવે લાઈનોને એવી રીતે બિછાવવામાં આવી હતી કે તે અંતરિયાળ કપાસ ઉત્પાદક ક્ષેત્રો (જેમ કે વઢવાણ અને બોટાદ) ને સીધા ભાવનગર બંદર સાથે જોડે.

- કપાસની નિકાસ: રેલવેના આગમન પહેલાં કપાસ ગાડાં દ્વારા બંદર સુધી પહોંચાડવામાં આવતો, જે ખર્ચાળ અને સમય માંગી લેતું હતું. રેલવેને કારણે કપાસની હેરફેર ઝડપી અને સસ્તી થઈ, પરિણામે કપાસની નિકાસમાં અનેકગણો વધારો થયો.

- જકાતની આવક: બંદર પર વધેલા વ્યાપારને કારણે રાજ્યની જકાત (Customs Duty) ની આવકમાં ધરખમ વધારો થયો, જેણે રાજ્યના અર્થતંત્રને મજબૂત બનાવ્યું.

૫.૩. ખેતીવાડી અને ગ્રામીણ અર્થતંત્ર પર પ્રભાવ:- રેલવેએ ખેડૂતો માટે નવા બજારો ખોલી આપ્યા. અગાઉ ખેડૂતોએ સ્થાનિક શાહુકારો પર નિર્ભર રહેવું પડતું, પરંતુ રેલવેના કારણે તેઓ પોતાનો માલ દૂરના બજારોમાં મોકલી શકતા થયા. આનાથી રોકડિયા પાકો (Cash Crops) નું વાવેતર વધ્યું અને ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં નાણાંની તરલતા વધી. ૧૮૮૦ થી ૧૯૦૦ ના ગાળામાં ભાવનગર રાજ્યના ખેડૂતોની આર્થિક સ્થિતિ અન્ય વિસ્તારોની સરખામણીએ વધુ સફર જોવા મળી હતી.

૫.૪. ઉદ્યોગો અને રોજગારીનું સર્જન:-BSR ના સંચાલન માટે ભાવનગરમાં વિશાળ 'રેલવે વર્કશોપ' સ્થાપવામાં આવ્યું હતું.

- સ્થાનિક રોજગારી: આ વર્કશોપમાં હજારો સ્થાનિક કારીગરોને રોજગારી મળી અને તેમને ટેકનિકલ તાલીમ પ્રાપ્ત થઈ.

- સહાયક ઉદ્યોગો: રેલવેની જરૂરિયાતો પૂરી કરવા માટે નાના ઉદ્યોગોનો વિકાસ થયો, જેણે શહેરીકરણ અને ઔદ્યોગિકીકરણને વેગ આપ્યો.

૫.૫. દુષ્કાળ સામે રક્ષણ અને સામાજિક મૂડી:-આર્થિક દ્રષ્ટિએ BSR એક 'ઇન્સ્યોરન્સ' જેવું કામ કરતી હતી. ૧૮૯૯-૧૯૦૦ ના કુખ્યાત 'છપ્પનિયા દુષ્કાળ' વખતે

રેલવે દ્વારા અનાજની હેરફેર અત્યંત ઝડપથી કરી શકાઈ, જેનાથી ભૂખમરાથી થતા મૃત્યુ ઘટાડી શકાયા. વળી, દુષ્કાળ રાહત કાર્ય તરીકે રેલવેનું નિર્માણ કરીને રાજ્યે એક 'કાયમી મિલકત' (Fixed Asset) ઊભી કરી, જે દાયકાઓ સુધી વળતર આપતી રહી.

૫.૬. વહીવટી કાર્યક્ષમતા અને નાણાકીય મોડેલ:-BSR નું સંચાલન એટલું કાર્યક્ષમ હતું કે તેનો 'ઓપરેટિંગ રેશિયો' બ્રિટિશ કંપનીઓ કરતા પણ સારો હતો. બ્રિટિશ કંપનીઓમાં ગેરંટીને કારણે ઉડાઉ ખર્ચ થતો હતો, જ્યારે ભાવનગર રેલવેમાં કરકસર અને પારદર્શિતા જોવા મળતી હતી. ૧૮૮૦-૮૧ ના અહેવાલ મુજબ, રેલવેએ શરૂઆતના વર્ષોમાં જ રાજ્યના રોકાણ પર સંતોષકારક વળતર આપવાનું શરૂ કરી દીધું હતું.

૬. પડકારો અને બ્રિટિશ હસ્તક્ષેપ

ભાવનગર રાજ્ય દ્વારા સ્વતંત્ર રેલવે સ્થાપવાના નિર્ણયને બ્રિટિશ સત્તાવાળાઓએ ક્યારેય સરળતાથી સ્વીકાર્યો નહોતો. તેમના હસ્તક્ષેપના મુખ્ય પાસાઓ નીચે મુજબ હતા:

૬.૧. વહીવટી અવરોધો અને દબાણ: બ્રિટિશ સરકાર અને 'બોમ્બે, બરોડા એન્ડ સેન્ટ્રલ ઇન્ડિયા રેલવે' (BB&CI) કંપની સતત એવું દબાણ કરતી હતી કે ભાવનગર સ્ટેટ રેલવેનું સંચાલન તેમને સોંપી દેવામાં આવે. બ્રિટિશરોનો તર્ક હતો કે દેશી રાજ્યો પાસે ટેકનિકલ કુશળતાનો અભાવ છે. જોકે, મહારાજા તખ્તસિંહજી અને દીવાન વિઠ્ઠલદાસે આ દબાણ સામે ઝૂકવાને બદલે પોતાની સ્વાયત્તતા જાળવી રાખી.

૬.૨. ગેજ (Gauge) નો વિવાદ: રેલવે લાઈનની પહોળાઈ (Gauge) બાબતે પણ બ્રિટિશરો સાથે ધર્ષણ થયું હતું. બ્રિટિશ સરકાર પોતાની વ્યૂહાત્મક સુવિધા માટે બ્રોડગેજ આગ્રહ રાખતી હતી, જ્યારે ભાવનગર રાજ્યે આર્થિક

કરકસર અને પ્રાદેશિક જરૂરિયાતને ધ્યાને રાખી 'મીટર ગેજ' પસંદ કરી હતી.

૬.૩. નફામાં ભાગબટાઈ અને ટેક્સ: જ્યારે ભાવનગર અને ગોંડલ જેવા રાજ્યોએ સંયુક્ત લાઈનો નાખી, ત્યારે બ્રિટિશ રાજકીય એજન્ટોએ રેલવેના વહીવટમાં દખલગીરી કરીને બ્રિટિશ હિતોને અગ્રતા આપવાના પ્રયાસો કર્યા હતા. ઉપરાંત, બ્રિટિશ સરકાર રેલવે સાધનોની આયાત પર ઊંચી જકાત નાખીને પ્રોજેક્ટને ખર્ચાળ બનાવવાની કોશિશ કરતી હતી.

૬.૪. ભૌગોલિક અને ટેકનિકલ પડકારો: કાઠિયાવાડની ભૂસ્તરીય રચના અને નદીઓ પર પુલ બાંધવા એ તે સમયે મોટો પડકાર હતો. બ્રિટિશ એન્જિનિયરોની ગેરહાજરીમાં સ્થાનિક ઈજનેરો દ્વારા આ કામગીરી પૂર્ણ કરવી એ એક સાહસ હતું. ૧૮૭૭ ના ભયાનક દુષ્કાળ વચ્ચે મજૂરોની અછત અને ભૂખમરાની સ્થિતિમાં કામ ચાલુ રાખવું એ પણ એક વહીવટી કસોટી હતી.

૭. નિષ્કર્ષ (Conclusion)

ભાવનગર સ્ટેટ રેલવે (BSR) ના ઇતિહાસનું વિશ્લેષણ કરતા સ્પષ્ટ થાય છે કે તે ૧૯મી સદીના ભારતમાં આર્થિક પ્રતિકારનું એક વિશિષ્ટ મોડેલ હતું. આ સંશોધન પત્રના તારણો નીચે મુજબ છે:

સ્વાયત્તતાનું પ્રતીક: BSR એ સાબિત કર્યું કે ભારતીય રજવાડાઓ જો દ્રઢ સંકલ્પ કરે, તો તેઓ બ્રિટિશ મૂડી અને ગેરંટી સિસ્ટમના શોષણયુક્ત ચક્રમાંથી મુક્ત થઈ શકે છે. તે માત્ર એક ટ્રેન સર્વિસ નહોતી, પણ ભારતની વહીવટી સક્ષમતાનું પ્રતીક હતી.

જનકલ્યાણકારી અર્થતંત્ર: બ્રિટિશ રેલવેનું મોડેલ 'નફાખોરી' અને 'લશ્કરી આધિપત્ય' પર આધારિત હતું, જ્યારે ભાવનગરનું મોડેલ 'દુષ્કાળ રાહત' અને 'સ્થાનિક વેપાર' પર કેન્દ્રિત હતું. તેણે રાજ્યની સંપત્તિને રાજ્યમાં જ

રોકી રાખીને 'સંપત્તિના બહિર્ગમન' (Drain of Wealth) ને અટકાવ્યું.

આધુનિકીકરણની દીર્ઘદ્રષ્ટિ: મહારાજા તખ્તસિંહજીની દૂરંદેશીને કારણે ભાવનગર બંદર અને રેલવેનું જે જોડાણ થયું, તેણે સૌરાષ્ટ્રને આર્થિક રીતે સદ્ગર બનાવ્યું. આ મોડેલ આજે ૨૦૨૫ ના 'મલ્ટી-મોડલ ટ્રાન્સપોર્ટ' ના ખ્યાલ સાથે મળતું આવે છે.

ઐતિહાસિક વારસો: આજે જ્યારે આપણે રેલવેના ખાનગીકરણ કે સરકારીકરણની ચર્ચા કરીએ છીએ, ત્યારે BSR એક એવા 'પબ્લિક સેક્ટર' ના પ્રારંભિક સફળ ઉદાહરણ તરીકે ઉભરી આવે છે, જેણે કોઈ પણ વિદેશી દેવા વગર વિકાસ સાધ્યો હતો.

ટૂંકમાં, ભાવનગર સ્ટેટ રેલવેનો ઇતિહાસ એ માત્ર તારીખો કે આંકડાઓનો વિષય નથી, પરંતુ તે ભારતીય અર્થતંત્રના આત્મસન્માન અને આત્મનિર્ભરતાની એક ગૌરવશાળી ગાથા છે. ૨૦૨૫ ના પરિપ્રેક્ષ્યમાં, આ મોડેલ આપણને સમજાવે છે કે સાચો વિકાસ સ્થાનિક સંસાધનો અને જનહિતના સમન્વયથી જ શક્ય છે.

૮. સંદર્ભ ગ્રંથો (Bibliography)

- [1] Watson, J. W. (1884). Gazetteer of the Bombay Presidency: Kathiawar (Vol. VIII). Bombay: Government Central Press.
- [2] Khosla, G. S. (1988). A History of Indian Railways. New Delhi: Ministry of Railways.
- [3] Dutt, R. C. (1904). The Economic History of India in the Victorian Age. London: Kegan Paul.
- [4] Sahni, J. N. (1953). Indian Railways: One Hundred Years, 1853-1953. New Delhi: Railway Board.
- [5] Bhavnagar State (1881). Annual Administration Report of the Bhavnagar State for 1880-81. Bhavnagar: State Press.

[6] Roy, Tirthankar (2011). The Economic History of India, 1857–1947. Oxford University Press.

[7] ગંભીરસિંહ ગોહિલ (૨૦૦૩). અતીતના એંધાણ - ભાવનગર રાજ્યનો ઇતિહાસ. ભાવનગર: સંસ્કાર સાહિત્ય મંદિર.