

Research Article



मुगल काल मे भारत के प्रमुख मार्ग एवं यातयात व्यवस्था

शहाजहान शेख

इतिहास विभाग प्रमुख , आज़ाद महाविद्यालय,औसा .

प्रस्तावना :

बाबर के आक्रमण के समय देश धनधान्य से पूर्ण था । भारत सोने की चिडिया कहलाता था । महमूद गजनवी अपने आक्रमणों द्वारा इस देश से अतुल धन-सम्पत्ति ले गया था, परन्तु बाबर के आक्रमण के समय भी देश में धन की प्रचुरता थी। पानीपत और खानवा में अपनी विजय की खुशी में बाबर ने अपने पुत्रों रिश्तेदारों और सरदारों में इस देश में प्राप्त दौलत खुले दिल से बाँटी । इतना ही नहीं, मक्का-मदीना को भी धन भेजा गया और काबुल में हर व्यक्ति को चाँदी का एक रुपया दिया गया ¹ ।

यह अतुल धन-सम्पत्ति इस देश में व्यापार द्वारा आई थी। भारत के मसालों और सूती कपड़ों की विदेशों में बड़ी माँग थी । गुजरात से सूती कपड़े और बंगाल से रेशमी कपड़े बाहर जाते थे । इस माल के बदले में भारत को अधिकतर सोना और चाँदी मिलता था, क्योंकि भारत अपनी आवश्यकताओं में आत्मनिर्भर था । भारत अधिकतर अरबी घोड़ों का आयात करता था। विदेशी व्यापार समुद्र और स्थल दोनों मार्गों से होता था । काबुल-कंधार होते हुए भारतीय माल पश्चिमी एशियाई देशों को जाता था । इसी प्रकार भारत के पूर्वी और पश्चिमी समुद्र तट पर अनक बन्दरगाह थे जिनसे पूर्वी और पश्चिमी एशियाई देशों से व्यापार होता था ² । सिन्ध में देवल, गुजरात में भड़ौच और कैम्बे, महाराष्ट्र में थाना, विजयनगर में मंगलौर, बहमनी राज्य में चोल और दामोल एवं मालाबार तट पर कालीकट प्रसिद्ध बन्दरगाह थे । बारबोसा के अनुसार कैम्बे एक सुन्दर व्यापारिक नगर था जहाँ संसार के सब देशों के व्यापारी देखे जा सकते थे और यह नगर निपुण कारीगरों से भरा हुआ था। 1498 ई. में वासकोडिगामा का अफ्रीका महाद्वीप के तट का चक्कर काटते हुए आशा अंतरीप होते हुए भारत के लिये एक नया समुद्री मार्ग खोजना क्रांतिकारी सिद्ध हुआ और इस खोज ने भारत और यूरोप के बीच सीधा व्यापारिक सम्बन्ध स्थापित किया ³ ।

मार्ग एवं आनेजाने के साधन यद्यपि माध्यमिक युग के थे और आजकल की तरह द्रुतगामी आवागमन के साधन नहीं थे. फीर भी उस काल की आवश्यकता को भलीभांती पूरा करते थे। माल अधिकतर खच्चरों और बैलगाडियों में एक स्थान से दुसरे स्थान को जाता था । सड़के व्यापार की आवश्यकता को पूरा करती थी और कारखानों से माल लम्बे मार्ग तय करता हुआ समुद्रतटीय बन्दरगाहों तक पहुँचता था ⁴ ।

प्रमुख मार्ग :-

मुगल-काल में भारत के प्रमुख नगर एक -दुसरे से निश्चित मार्गों द्वारा जुड़े हुए थे । सूरत मुगल साम्राज्य का व्यापारिक केंद्र था और आगरा प्रमुख नगरी और राजधानी थी । 1) सूरत और आगरा को जोड़ने वाले दो प्रमुख मार्ग थे । एक मार्ग अहमदाबाद होत हुए और दूसरा बुरहानपूर होते हुए । सूरत से अहमदाबाद तक का मार्ग इस प्रकार था-

सूरत, कण्ठोदरा, अंकलेश्वर, भड़ौच, जम्बूसर, बड़ौदा, नादियाद, महमदाबाद, वाटवाँ, अहमदाबाद ⁵ ।

जर्मन यात्री मण्डेलसलो से सूरत से अहमदाबाद तक इसी मार्ग से यात्रा की थी। 30 सितम्बर, 1638 को अहमदाबाद पहुँच गया। मण्डेलसलो ने कण्ठोदरा को उजाड़ स्थान पाया। कण्ठोदरा इस समय भड़ौंच जिले में एक ग्राम है और मनोली रेलवे स्टेशन से 4 मील दूर है। अंकलेश्वर भी जिला भड़ौंच में है। जम्बूसर को मण्डेलसलो ने एक बड़ा ग्राम बताया है। इस समय जम्बूसर जिला भड़ौंच में एक नगर है। 15 जम्बूसर भड़ौंच से 48 किलोमीटर है। नादियाद खेरा जिला में एक नगर है और यह बड़ौदा से 54 किलोमीटर है। अहमदाबाद नादियाद से 17 किलोमीटर दूर एक ग्राम है। वाटवाँ अहमदाबाद से केवल 9 किलोमीटर दूर है⁶।

2) अहमदाबाद से आगरा तक का मार्ग इस प्रकार था- अहमदाबाद, पनसर, मेहसाना, सिदपुर, पालनपुर, मिनमल, पीपर, मेड़ता, अजमेर, हिन्दार, बियाणा, फतेहपुर सीकरी, आगरा।

टेवरनियर ने इस मार्ग का और इस मार्ग पर पड़ने वाले स्थानों की दूरी का उल्लेख किया है। टेवरनियर के अनुसार अहमदाबाद और पनसर के बीच की दूरी 13 कोस हैं। 1 कोस को लगभग 13/4 मील मानते हुए और एक मील को 8/5 किलोमीटर मानते हुए ये 13 कोस 36 किलोमीटर के बराबर होते हैं। अहमदाबाद से पनसर तक रेलमार्ग से दूरी 34 किलोमीटर है, अतः टेवरनियर की दी हुई दूरी लगभग ठीक है। टेवरनियर ने पनसर से मेहसाना, मेहसाना से सिध्दपुर और सिध्दपुर से पालनपुर के बीच की दूरी क्रमशः 14 कोस, 14 कोस और 12 कोस दी है। 18 रेलमार्ग से यह दूरी क्रमशः 34, 36 और 29 किलोमीटर है। मिनमल, पीपर और मेड़ता जोधपुर में हैं। हिन्दान जयपुर में है⁷।

3) सूरत से आगरा तक का दूसरा प्रमुख मार्ग बुरहानपुर होते हुए था। इस मार्ग पर ये स्थान आते थे। सुरत, बारदोली (पनौली), बालौर नावापुरा, तलनीर, चौपरा, बुरहानपुर, सिरोंज, ग्वालियर, धौलपुर, आगरा।

टेवरनियर ने इस मार्ग का वर्णन किया है। सूरत और बुरहानपुर के बीच नावापुरा को टेवरनियर ने एक बड़ा गाँव बताया है जो जुलाहों से भरा हुआ था। यह गाँव वर्तमान ग्राम नरायणपुर है जो बलेसर से 14 मील की दूरी पर स्थित है। बुरहानपुर उस समय एक बड़ा नगर है व्यापारिक केंद्र था। सिरोंज थी एक व्यापारिक केंद्र और सूती कपड़े 'छींट' के लिए प्रसिद्ध था। ग्वालियर और धौलपुर भी इस मार्ग पर पड़ने वाले बड़े नगर थे। टेवरनियर के अनुसार सूरत से बुरहानपुर तक की दूरी 132 कोस, बुरहानपुर से सिरोंज तक की दूरी 101 कोस और सिरोंज से आगरा तक की दूरी 106 कोस थी। इस प्रकार सूरत से आगरा तक की दूरी इस मार्ग से 339 कोस थी⁸।

4) सूरत से आगरा अन्य दो मार्गों 1) सूरत, उज्जैन, ग्वालियर, आगरा तथा 2) सूरत, बड़ौदा, रतलाम, नीमच और अजमेर होते हुए आकरा पहुँचा जा सकता था। आगरा और दिल्ली के बीच मार्ग इस प्रकार था।

आगरा, विकन्दरा, नौरंगाबाद, मथुरा, अकबरपुर, कोसी सराय, खेरा सराय, पलवल, फरीदाबाद, बदरपुर, दिल्ली।

आगरा और दिल्ली काबुल के साथ लाहौर से जुड़े हुए थे। कन्थार काबुल से जुड़ा हुआ था। आगरा-दिल्ली से लाहौर तक निम्नलिखित मार्ग था।

आगरा, दिल्ली, बादली, नरेला, सोनीपत, गत्रोर, पानीपत, करनाल, अम्बाला, सराय हज्जन, सरहिन्द, लुधियाना, नूरमहल, सुल्तानपुर, नौरंगाबाद, होशियारनगर, लाहौर⁹।

5) लाहौर से श्रीनगर को मार्ग जाता था और थट्टा अजमेर के साथ जुड़ा हुआ था।

आगरा बंगाल के साथ इलाहाबाद, बनारस और पटना के मार्ग से जुड़ा हुआ था। इस मार्ग पर ये स्थान पड़ते थे। आगरा, फिरोजाबाद, इटावा, इलाहाबाद, बनारस, सहसराम, पटना, मुंगेर, राजमहल, ढाका। राजमहल से एक दूसरा मार्ग राजमहल, मुर्शिदाबाद, कासिम बाजार, हुगली था¹⁰।

टेवरनियर आगरा से 25 नवम्बर, 1665 को चला और 14 जनवरी, 1666 को वह ढाका पहुँच गया। मार्ग में पड़े कुछ नगरों का उसने वर्णन किया है। टेवरनियर के अनुसार इलाहाबाद एक अच्छा नगर था और यह प्रान्तीय गवर्नर का निवास स्थान भी था।

बनारस का वर्णन करते हुए टेवरनियर लिखता है- "यहाँ बहुत-सी सराय है। इनमें एक विशाल और अच्छी बनी सराय है। यहाँ कारीगर विभिन्न प्रकार का कपड़ा बेचने के लिए आते हैं। विदेशी इस कपड़े को खरीदते हैं। कपड़ा बेचने से पूर्व कारीगर कपड़े पर सरकारी मोहर लगवाते हैं, अन्यथा उनको कोड़े लगाये जाते हैं और जुर्माना किया जाता है।" पटना एक विशाल नगर और शौर के व्यापार का प्रमुख केंद्र था। यहाँ एक डच फैक्टरी स्थापित थी। ढाका प्रसिद्ध

व्यापारिक नगर और बगाल की राजधानी था। यहाँ अंग्रेज और डच फैक्टरी स्थापित थी। इसी प्रकार कासिम बाजार भी एक प्रसिद्ध नगर और व्यापारिक केंद्र था जहाँ इंग्लिश और डच फैक्टरी स्थापित थीं¹¹।

सुरत जहाँ एक ओर सिन्ध के प्रसिद्ध बन्दरगाह 'लाहरी बन्दर' से अहमदाबाद के मार्ग से जुड़ा हुआ था, वहाँ दूसरी ओर भारत के पूर्वी समुद्री तट पर स्थित मसुलीपट्टम के साथ जुड़ा हुआ था। सुरत से मसुलीपट्टम को दौलताबाद, औरंगाबाद और गोलकुण्डा होते हुए मार्ग था। टेवरनियर ने 19 जनवरी, 1645 को सुरत से गोलकुण्डा तक इसी मार्ग से यात्रा की आर उसे मार्ग में 27 दिन लगे। डच व्यापारी पीटर रेवेस्टन ने मसुलीपट्टम से सुरत तक इसी मार्ग से यात्रा की। वह 8 मई, 1615 को मसुलीपट्टम से चला और 9 जून, 1615 को सुरत पहुँच गया। इस प्रकार 1 माह 11 दिन उसे मार्ग में लगे।

6) सुरत से मसुलीपट्टम को गोवा के मार्ग से समुद्र और स्थल के द्वारा अलग अलग मार्ग थे। यात्री समुद्री मार्ग अधिक पसन्द करते थे, क्योंकि स्थल-मार्ग कठिन था और सड़कें खराब थीं। स्थल - मार्ग इस प्रकार था- सुरत, डामन, बेसीन, राजापुर, गोवा, बीजापुर, गोलकुण्डा, मसुलीपट्टम। इस प्रकार सुरत, आगरा और दिल्ली भारत के विभिन्न भागों से निश्चित मार्गों द्वारा जुड़े हुए थे¹²।

यातायात के प्रमुख साधन :-

यातायात के प्रमुख साधन बैलगाड़ी, रथ, ऊँट, हाथी, खच्चर और मनुष्य थे। माल को ढोने के लिए घोड़ों का प्रयोग नहीं होता था। ओविंगटन के अनुसार, "यातायात के लिए घोड़ों का प्रयोग बहुत कम होता है, क्योंकि उनका प्रयोग युद्ध-क्षेत्र में सेना के लिए किया जाता है।" इसी प्रकार युद्ध में हाथियों की भी आवश्यकता पड़ती थी, अतः उनका प्रयोग बहुत कम होता था। भारी माल ढोने के लिए ही हाथियों का प्रयोग होता था। हाथी बादशाह और उच्च सामंतों के लिये सुरक्षित थे। आदमी भी अपने सिर पर माल को रख एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जाते थे¹³।

बैलगाड़ी :-

व्यापारिक माल एक स्थान से दूसरे स्थान को बैलगाड़ियों में ले जाया जाता था। इन बैलगाड़ियों को बैल खींचते थे। बैलगाड़ी का निर्माण लगभग आजकल जैसा ही था। पहिये लकड़ी के बने होते थे। राजस्थान में माल ढोने का कार्य ऊँटों द्वारा लिया जाता था।

रथ :- निजी सवारी के लिए रथों का प्रयोग किया जाता था। रथ को भी बैल खींचते थे। ओविंगटन के अनुसार रथ बग्घी के रूप में होता था। बैठने की जगह चपटी थी और उसमें गद्दी नहीं लगी होती थी। यह चारों ओर से खुला होता था। धूप से बचने के लिए कपड़ा तान लेते थे।

रथ जिसमें स्त्रियाँ यात्रा करती थीं, अच्छी प्रकार से कपड़े से चारों ओर कि अन्दर बैठा हुआ आदमी बाहर देख सके, परन्तु बाहर वाला अन्दर न देख सके¹⁴।

पालकी :- उच्च परिवारों की स्त्रियाँ यात्रा में पालकी का प्रयोग करती थीं। पालकी में बैठने के स्थान पर गद्दा बिछा होता था। ओविंगटन के अनुसार गद्दे पर कीमती कपड़ा बिछा होता था अथवा बहुमूल्य दरी बिछी होती थी। पालकी को चारों ओर से ढकने के लिए बढिया रेशम (सिल्क) का कपड़ा लगा होता था। पालकी को आमतौर पर 4 से 6 कहार ढोते थे।

डोली :- डोली का प्रयोग स्त्रियाँ करती थीं। डोली को 2 कहार अपने कन्धे पर ले जाते थे। इसमें केवल एक व्यक्ति के बैठने का स्थान होता था। डोली भी पालकी की तरह कपड़े से अच्छी प्रकार ढकी होती थी¹⁵।

निष्कर्ष :-

देश के प्रमुख नगर एक - दूसरे से निश्चित मार्गों द्वारा जुड़े हुए थे। सड़कें चौड़ी और सीधी थीं। सड़कें पक्की और कच्ची दोनों प्रकार की थीं। सड़कों पर जन-सुविधाएँ उपलब्ध थीं। सड़कों के दोनों ओर छायादार वृक्ष लगे हुए थे। सड़कों के किनारे कुएँ, तालाब बने हुए थे जिससे प्यासे यात्रियों और पशुओं को पानी मिल सके। यात्रियों को ठहरने के

लिए सारे देश में सरायों का जाल सा बिछा हुआ था। यातायात के साधन मायमिक युग के थे। यद्यपि आजकल की तरह उस समय यातायात के तीव्रगामी साधन उपलब्ध नहीं थे, फिर भी उस काल की आवश्यकता की पूर्ति करते थे। यातायात के प्रमुख साधन बैलगाड़ी, रथ, ऊँट हाथी, खच्चर थे। नदियाँ यातायात में बड़ी सहायक थीं। सिन्ध और गंगा प्रमुख नदियाँ थीं जिसमें नावों द्वारा माल बड़ी मात्रा में एक स्थान से दूसरे स्थान को भेजा जाता था। मार्ग आमतौर पर सुरक्षित थे। मुगल शासक मार्गों की सुरक्षा पर ध्यान देते थे। अधीनस्थ अधिकारियों को आदेश थे कि वे अपनी सीमा से गुजरने वाले यात्रियों और उनके सामान की सुरक्षा का ध्यान रखें। लोग सुरक्षा की दृष्टि से समूह में यात्रा करते थे।

संदर्भ सूची :-

- 1) मदन मार्षिकर - मोगलकालीन भारत (1526-1707), विद्या बुक्स पब्लिशर्स, औरंगाबाद, द्वितीय आवृत्ति, सप्टेंबर 1994, पृ.क्र. 5
- 2) वसंत देशपांडे -मध्ययुगीन भारताचा इतिहास (1000-1707),अभय प्रकाशन,नांदेड प्रथम आवृत्ति, ऑगस्ट 1998, पृ.क्र. 348
- 3) उपरोक्त, पृ.क्र. 349
- 4) ओम प्रकाश सिंह - भारत का आर्थिक इतिहास (मुगल काल),एस.चांद एण्ड कंपनी लि., दिल्ली, प्रथम संस्करण, 1996, पृ.क्र. 33
- 5) ओम प्रकाश सिंह - भारत का आर्थिक इतिहास (मुगल काल), एच. चाँद एण्ड कंपनी लि., दिल्ली, प्रथम संस्करण, 1996, पृ.क्र. 33
- 6) उपरोक्त - पृ.क्र. 34
- 7) टेवरनियर का भारत दर्शन - अनु., पृ.क्र. 80-84
- 8) उपरोक्त, पृ.क्र. - 87
- 9) Chacher Gulshan in Sarkar - India of Aurangzeb PP XCVIII
- 10) कालुराम शर्मा, प्रकाश व्यास- मध्यकालीन भारत का राजनैतिक एवं सांस्कृतिक इतिहास, पंचशील प्रकाशन, जयपुर, प्र.सं. 2004, पृ.क्र. 207
- 11) उपरोक्त - पृ.क्र. 209
- 12) ओम प्रकाश सिंह - पुर्वोक्त, पृ.क्र. 35
- 13) उपरोक्त , पृ.क्र. 36
- 14) उपरोक्त , पृ.क्र.