

आधुनिक राजस्थान में परिवहन : एक विकासात्मक अध्ययन

डॉ. राजेश कुमार मीना

प्रस्तावना

परिवहन, यातायात एवं संचार साधनों की सकारात्मक सामाजिक-आर्थिक भूमिका होती है। व्यापार में इनके महत्त्व को कम करके नहीं आंका जा सकता। 19वीं सदी के अन्तिम तीन दशकों के दौरान परिवहन, यातायात एवं संचार के आधुनिक साधनों का विकास हुआ। इसके पूर्व परम्परागत साधन ही मुख्य थे, जो व्यापारिक कार्यों के संचालन में उपयोगी थे। यातायात एवं परिवहन के परम्परागत साधनों में मुख्यतः ऊँट, बैल, घोड़े, गधे, खच्चर, टटटू, बैलगाड़ी एवं ऊँटगाड़ी आदि का उपयोग होता था। बैलगाड़ियों एवं ऊँटगाड़ियों का उपयोग स्थानीय स्तर पर कम दूरी के लिए होता था। लम्बी दूरी तक माल के लाने ले जाने का कार्य अधिकांशतः बैलों व ऊँटों की पीठ पर लादकर किया जाता था। 1870 ई. की अकाल रिपोर्ट में उल्लेख मिलता है कि राजस्थान के बाहर जाने वाले नमक के ढोने के कार्य में 3,50,000 बैल एवं 50,000 ऊँट संलग्न थे जबकि नमक ढोने के लिए 5 लाख बैलों को आवश्यकता थी। पारगमन व्यापार में माल परिवहन के कार्य में मुख्यतः बंजारे संलग्न थे।¹

बंजारों का राजस्थान की व्यापारिक क्रियाओं में भारी महत्त्व था जो रेलवे की स्थापना के बाद कम होने लगा था। बंजारा एक व्यावसायिक जाति थी। बंजारे हिन्दू और मुसलमान दोनों धर्मों को मानने वाले थे जिन्हें क्रमशः हिन्दू बंजारा एवं मुसलमान बंजारों के नाम से जाना जाता है। बंजारों का पारगमन व्यापार में संलग्न होने का ही परिणाम था कि वे यूरोप देशों में भारी संख्या में पहुँच गये थे। विशेषकर जर्मनी के जिप्सी लोगों को राजस्थान के बंजारा बताया गया है। मध्यकाल से ही बंजारों का राजस्थान की व्यापारिक गतिविधियों में महत्त्वपूर्ण स्थान था। बंजारे एक स्थान से दूसरे स्थान तक सामान लादकर ले जाकर आंतरिक बाह्य व्यापार के संचालन में भारी सहयोगी थे। अकाल के समय बंजारों का अनाज लेकर जोधपुर में आना वांछित था। 1783 में जोधपुर महाराजा ने धन्ना, दुर्गा, मोती, एवं उनके नेता नानू को हीरों का हार एवं सम्मान वस्त्र प्रदान किये थे जो इस वर्ष जोधपुर अनाज लेकर आये थे।

बंजारों के संदर्भ में अनेक रोचक जानकारियां मिलती हैं। एक रोचक विवरण इस प्रकार है

“बंजारा” या बिणजारे वाणिज्य करने से विख्यात हुए हैं। रेल के पहले बिणजारों की वालद से ही लाखों मण माल भारत के हर प्रांत में भेजा जाता था। हिन्दी विष्वकोष में लिखा है कि बंजारा का नाम ‘दषकुमारचरित’ में भी है। इनके कई देश और कई खांप है। मथुरा के बंजारे ‘मथुरिया’ कहलाते हैं। लवण बेचने वाले “लूणियां” कहलाते हैं। इधर-उधर आने वाले ‘चार’ कहलाते हैं। मुसलमान बादशाहों के जमाने में देश के राजाओं का माल असबाब ये ही लाते-ले-जाते थे। यह संवत् 1565 में पहले पहल यहां आए थे। 1587 में आसुफ-जई के अधीन रहे थे। उसने इनको तांबे के पत्र में सोना के अक्षर लिखवा के पट्टा कर दिया था। जिसको देखकर सभी देशों के शासक इन पर विश्वास करते थे और हैदराबाद के नवाब ने इनको सम्मान का खिलअत दिया था। इनमें

‘लक्ष्मी बिणजारा’ विशेष विख्यात हुआ। उसके पास एक लाख बैल थे और वह परम विष्वासी था। उसने भारत में अनेक जगह अति विषाल कुँए और बावड़ियाँ उसी की बनवाई हुई हैं। वह बड़ा पक्का हिसाबी था। अपने दौरे में हजारों बैलों पर माल लाद कर हर जगह यथा स्थान पहुँचाता और प्रत्येक व्यापारी का पूरा माल तथा हिसाब संभालता था। उसके सब हिसाब जबानी रहते थे परन्तु किसी में कौड़ी की भी गलती नहीं होती थी। उसके बैल और आदमी हर जिले में मौजूद रहते थे। उन दिनों चौमू में भी 4 हजार बैल थे जिनको जोगी लादते थे। हर्दाई जिले में मुसलमान बंजारे थे। मद्रास में रामभक्त सुग्रीव के वंश के बंजारे थे। पश्चिम के बंजारे 36 गोत्र के थे। भटनेर के बंजारे ‘वैद’ कहलाते हैं। ये जादू भी जानते हैं मुकैरी के बंजारे मक्का से आए हुए हैं। बहुरूपिया बंजारे हिन्दू थे।²

बंजारों के अतिरिक्त व्यापारिक माल परिवहन के व्यवसाय में अनेक लोग संलग्न थे। भिवानी से मारवाड़ एवं बीकानेर तथा बीकानेर से भावलपुर मार्ग पर व्यापारिक माल लाने व लेजाने का कार्य सिक्ख लोग करते थे, जिन्हें “दीवाना फकीर” कहा जाता था। जैसलमेर, जोधपुर से पंजाब के मार्ग पर मुलर ब्राह्मण यह कार्य किया करते थे।

शोध के उद्देश्य

1. आधुनिक राजस्थान के परिवहन व्यवस्था का ऐतिहासिक अध्ययन।
2. आधुनिक राजस्थान के परिवहन प्रणाली का तत्कालीन सामाजिक-आर्थिक क्षेत्र में योगदान।

प्रस्तावित शोध कार्य का मुख्य ध्येय इतिहास के उस कालखण्ड को प्रकाशित करना है जो वर्तमान में अभी तक पूर्ण रूप से उजागर नहीं हो सका है। प्रस्तुत शोध कार्य में इतिहास सहित अन्य

विषयों के शोधार्थियों को ब्रिटिश काल में प्रचलित परिवहन व्यवस्था की पर्याप्त जानकारी हो सकेगी। साथ ही इस शोध कार्य से नई शोध संभावनाओं का विकास भी होगा। इसका उद्देश्य प्रस्तुत नवीन तथ्यों एवं ऐतिहासिक तथ्यों के आधार पर अंग्रेजी शासन में राजस्थान में परिवहन की वास्तविक स्थिति का ऐतिहासिक अध्ययन प्रस्तुतिकरण करना भी है।

19वीं सदी तक राजस्थान में यातायात एवं परिवहन पशुओं पर ही आधारित रहा था। पशुओं द्वारा संचालित गाड़ियों का प्रचलन भी अधिक नहीं था, जिसके कारण प्राकृतिक एवं भौगोलिक थे। बैल अथवा ऊँट गाड़ियां पहाड़ों, रेगिस्तान एवं नदी नालों के मार्गों से नहीं निकल सकती थीं। अतः पशुओं की पीठ पर लाद कर ही सामान की दुलाई सम्भव थी। वर्षा के मौसम में बंजारों द्वारा पशुओं पर लाद कर सामान ढोने का कार्य भी बंद हो जाता था। उन्नीसवीं सदी के अन्तिम तीन दशकों में रेल व सड़क निर्माण के कार्य आरम्भ होने से यातायात एवं परिवहन के आधुनिक साधन अस्तित्व में आये तथा बीसवीं सदी में ये साधन प्रमुख एवं महत्त्वपूर्ण बन गये थे।

यातायात के साधन

ये जन-जीवन में परिवर्तन एवं विकास की दिशा निर्धारित करने वाले प्रमुख तत्व हैं। भारत में प्राचीन काल में आर्थिक, राजनीतिक और सांस्कृतिक उद्देश्यों से यातायात मार्गों का निर्माण होता रहा था। प्राचीन साहित्य, अभिलेखों तथा मध्यकाल में सल्तनत, सूर शासन और मुगल प्रशासनिक व्यवस्था में इसके प्रमाण प्राप्त होते हैं। अठारहवीं शताब्दी का भारत अनेक दृष्टिकोणों से सामान्य जन-जीवन के सर्वोमुखी विकास की दिशा को अवरुद्ध करने वाला प्रतीत होता है। किन्तु उन्नीसवीं शताब्दी में नवीन राजनीतिक एवं प्रशासनिक व्यवस्था की स्थापना के साथ अनेक क्षेत्रों में अपेक्षित विकास की संभावनाएँ परिलक्षित हुईं।³

बीकानेर राज्य में भी परिवहन के प्रति जागरूकता थी जिसका प्रमाण राजकीय स्तर पर निर्मित की जाने वाली सड़कें थीं। इसके साथ ही सांस्कृतिक आदान-प्रदान के भी कार्य व्यापक पैमाने पर होते थे। सड़कों द्वारा प्रमुख नगरों, धार्मिक स्थलों और व्यापारिक क्षेत्रों को जोड़ने का प्रयास किया गया था। स्थल मार्गों के निर्माण, रखरखाव, सुरक्षा और यात्रा करने वालों की सुख-सुविधाओं का ध्यान राजप्रशासन का उत्तरदायित्व था। सड़कों के किनारे वृक्षारोपण, जलाशय, कुएँ, यात्रियों के ठहरने आदि का स्थान कार्य विशिष्ट व्यक्तियों के संकल्प और राज्य के अनुदान द्वारा किया जाता था।

19वीं शताब्दी के प्रारम्भ में राजगढ़ निजामत की यातायात व्यवस्था चिर्परिचित पद्धति पर आधारित थी। अधिकांश मार्ग कच्चे होते थे जो स्थानीय मिट्टी अथवा मुड द्वारा निर्मित थे। बड़े मार्गों पर पुलों आदि की व्यवस्था का प्रायः अभाव था। यात्राओं को सुगम बनाने के उद्देश्य से राज्य के शासकों तथा सामन्तों की ओर से सड़कों की सुरक्षा की यथोचित व्यवस्था की जाती थी। इसके अतिरिक्त कतिपय विशिष्ट जातियों के लोग यथा चारण, व्यक्तिगत आधार पर भी यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखते थे।⁴ बदले में व्यापारियों से राहदारी जैसे कर लिये जाते थे।

यातायात के साधनों के रूप में ऊँटों, ऊँट-गाड़ियों, घोड़ों, खच्चरों, बैलों, बैलगाड़ियों, रथों आदि का प्रयोग होता था। रेतीले पठारी (मगरा) तथा पहाड़ी क्षेत्रों में ऊँट यातायात का प्रमुख साधन थे। जबकि समतल मैदानी मार्गों पर अन्य साधनों का उपयोग किया जाता था। सड़कों के निर्माण का आधार प्रायः विशेष प्रतिष्ठित स्थानों को परस्पर जोड़ने के उद्देश्य से होता था। जिन स्थानों को एक दूसरे से जोड़ा जाता था वे आर्थिक, राजनीतिक, धार्मिक एवं ठिकानों से सम्बन्धित होते थे। व्यापारिक आधार पर जागीरदार के कारिन्दे तथा अन्य कर्मचारी भी इस अवसर पर किसानों से कुछ न कुछ लाग-बाग वसूल कर लेते थे।⁵

रेल यातायात

रेल यातायात व्यवस्था यूरोप में द्वितीय औद्योगिक क्रांति का परिणाम थी और इसका मुख्य प्रयोजन आर्थिक था। कच्चे माल को गंतव्य स्थान तक पहुँचाना और इसके उपरान्त निर्मित वस्तुओं को औपनिवेशिक मण्डियों तक पहुँचाना, रेल परिवहन का मुख्य कार्य था। भारत में आर्थिक प्रयोजन हेतु ब्रिटिश व्यवस्था में रेलों का निर्माण हुआ। राजस्थान इस वृहत् योजना से अलग न रह सका। ब्रिटिश प्रभाव से राजशाहियों ने सहमति प्रकट की और अपेक्षित व्यय की व्यवस्था की। ब्रिटिश नीति में रेल का विकास पश्चिम राजस्थान में इसी क्रम में देखा जा सकता है।⁶

उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में इसमें अपेक्षित प्रगति हुई। ब्रिटिश तंत्र द्वारा राजस्थान की राजशाहियों में विशेष रूप से रेल निर्माण के लिये शासकों से समझौते किये। यथा:— रेलवे लाइन के निर्माण के लिये शासकों को निःशुल्क भूमि प्रदान करनी होगी। भूमि पर ब्रिटिश सरकार का पूर्ण और निर्विवाद अधिकार होगा। इनका नामकरण राज्यों के नाम पर होगा आदि। यद्यपि ब्रिटिश सरकार ने उक्त व्यवस्था के उपरान्त ही राजशाहियों में रेलवे लाइनों के निर्माण के लिये प्रयास किया तथापि 1868 ई. के पश्चात् ही इस दिशा में प्रगति हुई।⁷

बीकानेर राज्य प्रशासन, जोधपुर राज्य के तकनीकी अनुभव का लाभ उठाकर अपने राज्य में रेल विकास का कार्य करने के लिए इच्छुक था। ब्रिटिश सरकार की नीति सिन्धु नदी के क्षेत्र को राजस्थान के राज्यों से जोड़ने की थी। प्रशासनिक और सैनिक सुविधा के लिए ऐसा करना आवश्यक था। महाराजा गंगासिंह की अल्पआयु के समय बीकानेर में स्थापित रेजीडेन्सी कौंसिल के संरक्षक पॉलिटिकल एजेन्ट ने बीकानेर और जोधपुर राज्यों में अंग्रेजी व्यापार को प्रभावी बनाने की दृष्टि से रेल विस्तार की योजना बनाई जिसे मूर्तरूप देने के लिए जोधपुर राज्य से समझौता किया। 27 अगस्त, 1889 ई. को वायसराय ने इस समझौते को स्वीकृति प्रदान कर दी। दोनों राज्यों की साझेदारी में जोधपुर-बीकानेर रेलवे के विकास का कार्य आरम्भ हुआ।

मेड़ता रोड़ से नागौर होते हुए बीकानेर तक रेलमार्ग का निर्माण हुआ। 9 दिसम्बर 1891 ई. को यात्रियों और माल के लिए यह रेलमार्ग खोल दिया गया। जोधपुर-बीकानेर रेलवे की एक शाखा लूनी से सिन्ध-हैदराबाद तक चालू की गई और दूसरी तरफ बीकानेर से दुलमेरा, सूरतगढ़ और हनुमानगढ़ होती हुई 1902 ई. तक यह रेलवे लाइन भटिंडा तक पहुँच गई। इस प्रकार बीकानेर राज्य का पंजाब से सीधा सम्पर्क स्थापित हो गया और पंजाब से सिन्ध पहुँचने की सहूलियत हो गई। जोधपुर राज्य में अनेक रेल शाखाएँ खोली गई। 1905 ई. में मेड़ता रोड़ को मेड़ता सिटी से रेलमार्ग द्वारा जोड़ा गया। 1909 ई. में डेगाना से चूरू तक रेलवे लाइन का निर्माण हुआ और 1911 ई. तक इसे हिसार से जोड़ दिया गया। 1914 ई. में जोधपुर से फलोदी तक रेलमार्ग का निर्माण हुआ। बीकानेर क्षेत्र में हनुमानगढ़ से गंगानगर और रायसिंहनगर होते हुए 1927 ई. तक सूरतगढ़ को रेलमार्ग से जोड़ा गया। इस प्रकार बीकानेर का नहरी क्षेत्र से सम्पर्क स्थापित हो गया।

हनुमानगढ़-सादुलपुर रेलमार्ग 1927 ई. में आरम्भ हुआ। 1930 ई. में यह रेलमार्ग सादुलपुर तक यात्रियों के लिए खोल दिया गया। 1912 ई. में बीकानेर को रतनगढ़ से रेल द्वारा जोड़ा गया। 1941 ई. में सादुलपुर से रेवाड़ी तक एक रेलमार्ग का निर्माण करवाया गया जिससे बीकानेर का दिल्ली से सम्बन्ध स्थापित हो गया। इसके पहले 1922 ई. में बीकानेर से कोलायत तक रेल लाइन बिछाई गई थी। इसी बीच 1 नवम्बर, 1924 ई. को बीकानेर राज्य की स्वतंत्र रेल प्रशासन व्यवस्था स्थापित कर जोधपुर-बीकानेर की साझेदारी समाप्त कर दी गई।⁸

इस प्रकार सात-आठ दशकों में सम्पूर्ण राजस्थान रेलमार्गों द्वारा जुड़ गया। रेलमार्गों के खुल जाने से अनेक लाभप्रद परिणाम निकले। राजस्थान के आयात-निर्यात व्यापार में आशातीत वृद्धि

हुई। राजस्थान के व्यावसायिक केन्द्र भारत के विविध नगरों व कस्बों तथा बाजारों और मंडियों से जुड़ गये जिससे प्रदेश में व्यापार-वाणिज्य को गति मिली। हजारों लोगों को रोजगार के साधन उपलब्ध हो सके। अकाल के समय रेलमार्गों से बड़ी आसानी से अनाज व घास-चारा जुटाया जा सकता था। रेलों के व्यापक निर्माण के पश्चात् अकाल के समय होने वाली क्षति में अत्यधिक कमी आई।

जोधपुर, बीकानेर और उदयपुर राज्यों की अपनी निजी रेलवे के कारण उनकी आय में काफी वृद्धि हुई जिससे वे अपने राज्यों का चौमुखी विकास करने में सक्षम हो सके। बीकानेर राज्य की भी इस काल में विदेशों तक प्रमुख व्यापारिक केन्द्र के रूप में पहचान थी। रेल निर्माण के कई दुष्परिणाम भी निकले। रेलमार्ग के लिए ली गई भूमि के कारण अनेक किसान अपनी परम्परागत कृषि भूमि से वंचित हो गये। कई स्थानों पर उनकी भूमि टुकड़ों में विभाजित हो गई। रेलमार्गों के खुल जाने से परम्परागत स्थल मार्ग उजड़ गये। बंजारा तथा गाडोलिया समुदाय को अपने व्यवसाय से वंचित होना पड़ा। उनके लिए अपनी रोटी-रोजी के लिए साधन जुटाना कठिन हो गया।

प्राचीन व्यापारिक मार्गों पर स्थित पाली, भीलवाड़ा, मालपुरा, राजगढ़, रेणी आदि व्यावसायिक केन्द्रों को बड़ी क्षति पहुँची। व्यापारी वर्ग निराश होकर अपनी रोटी-रोजी की तलाश में राजस्थान के बाहर जाने के लिए बाध्य हुआ। राजगढ़ की व्यापारिक मण्डी से रेशमी कपड़े, नील, ाँकर, लोहे की वस्तुएँ, तम्बाकू, अफीम, खजूर, गेहूँ, चावल, सूखे मेवे, मसाले, नारियल, हाथीदांत का सामान व दवाईयों का क्रय-विक्रय होता था। रेलमार्गों के निर्माण के प्रारम्भिक काल में राज्य सरकारों को भी हानि उठानी पड़ी थी। राहदारी शुल्क से होने वाली आय से उन्हें हाथ धोना पड़ा था। किशनगढ़ राज्य को ब्रिटिश सरकार ने कुछ मुआवजा देकर सन्तुष्ट किया था, परन्तु अन्य राज्यों को किसी प्रकार का मुआवजा नहीं मिला था। लाभ या हानि की समीक्षा से यह परिणाम निकलता है कि रेलों के आगमन से राजस्थान को लाभ अधिक रहा।

यहाँ सन् 1911 ई. से हिसार बीकानेर रेलवे लाइन चालू हुई। फिर सन् 1931 ईस्वी में सादुलपुर से हनुमानगढ़ रेल लाईन बनी। पश्चात् सन् 1938 ई. में बीकानेर से सीधी दिल्ली लाइन का निर्माण हुआ, जो राजगढ़ (सादुलपुर) से होकर जाने लगी। सादुलपुर – हिसार, सादुलपुर – हनुमानगढ़, सादुलपुर – देहली, देहली – बीकानेर, गंगानगर – जयपुर, देहली – जोधपुर ये सीधी रेलवे लाइनें छोटी मीटर गेज यहाँ से गुजरती थीं। यद्यपि ये मीटर गेज लाइनें थीं फिर भी रेलगाड़ी अच्छी गति से दौड़ती थी। इन वर्षों में रेलवे स्टेशन का बहुत विस्तार एवं प्रसार किया गया

था। प्रत्येक समय कोई न कोई गाड़ी इधर से उधर दौड़ती रहती थी। इस जंक्शन से अनेक मालगाड़ियाँ, सवारी गाड़ियाँ, डाक गाड़ियाँ व डीजल गाड़ियाँ आती-जाती रही थी।⁹

सड़क परिवहन

सन् 1938 ई. में राजगढ़-तारानगर सड़क का निर्माण हुआ, किन्तु उस समय यह केवल रोड़ी की कच्ची सड़क ही बनाई गई थी। उस समय केवल यह एक मात्र सड़क थी। इससे पहले इस क्षेत्र में सड़क का कोई भी आकार प्रकार या रूप नहीं था। रेतीले ऊबड़-खाबड़ मार्ग होते थे। लोग ऊँटों पर सवार होकर एक स्थान से दूसरे स्थान को जाते थे। ग्रीष्म ऋतु में आंधियों के चलने के कारण ये मार्ग पहचाने भी कठिनाई से जाते थे। किन्तु धीरे-धीरे सड़कों का जाल बिछ गया। उत्तर की ओर भादरा के मार्ग को छोड़कर शेष तीनों दिशाओं में पक्की सड़कें आजादी तक बन गई थी। राजगढ़ से पिलानी होकर जयपुर, हिसार होकर दिल्ली, राजगढ़ से तारानगर होकर बीकानेर तक पक्की सड़कें बनीं। बाद में भादरा एवं चूरु तक भी पक्की सड़क बन गई। राजगढ़ आने वाले कारवें पंजाब, कश्मीर, हिसार, दिल्ली, रेवाड़ी, मालवा, हाड़ौती, सिन्ध, मुल्तान, जैसलमेर से आते थे।

रेलवे स्टेशन पर 'राजा जी की कोठी' नाम का एक सुन्दर भवन बना था। इसका निर्माण महाराजा श्री गंगासिंह जी के राज्य काल में हुआ था। आजकल इसे विश्राम गृह कहा जाता है। इसकी व्यवस्था सार्वजनिक निर्माण विभाग करता रहा है। सन् 1940 ई. में राजगढ़ से तारानगर 24 घंटों में एक बार, पेट्रोल से चलने वाली मोटर जाती थी। उसके पूर्व कोयले से चलने वाली भी एक मोटर कुछ दिन चली थी, किन्तु अब अनेक डीजल बसें सभी स्थानों के लिये दिन में अनेक बार आती जाती रहती है। लोग गाड़ियों की अपेक्षा बसों से अधिक यात्रा करते हैं, आजादी तक इस तहसील के अनेक गाँव सड़क यातायात की सुविधा से लाभान्वित नहीं हुए थे। राजगढ़ नगर के प्रायः प्रत्येक मोहल्ले में पक्की सड़कों की व्यवस्था है। तत्कालीन सड़कों पर हर समय तांगा, साइकिल, जीप, बस, ट्रक और ट्रैक्टर चलते रहते रहे हैं। अब आवागमन की दृष्टि से राजगढ़ एक अच्छे नगर का रूप ले रहा है।

रेलमार्गों का विकास

परिवहन एवं यातायात के साधनों में रेलमार्गों के निर्माण एवं विकास का महत्त्वपूर्ण स्थान है। रेलमार्गों के बाद दूसरा महत्त्वपूर्ण स्थान सड़क मार्गों का था। भारत में रेलमार्गों के निर्माण के पीछे

मुख्य तीन उद्देश्य थे—

पहला सैनिक, दूसरा प्रशासनिक एवं तीसरा व्यापारिक। 1884 की रिपोर्ट ऑफ दि कमेटी ऑन रेल्वेज इन इण्डिया में इसके चार प्रमुख उद्देश्य बताये थे—

(1) अकालों से सुरक्षा प्राप्त करना (2) रेलवे के पहुंचने से अधिक लाभकारी फसलों का विकास (3) कोयले की खानों का विकास तथा (4) जनता की आर्थिक दशा में सुधार। इन उद्देश्यों से भी इन्कार नहीं किया जा सकता किन्तु इसके पीछे अंग्रेजों के वास्तविक उद्देश्य साम्राज्यवादी हितों से सम्बन्धित थे। एक तो रेल के माध्यम से अंग्रेजी आयातित वस्तुओं का भारत के दूरदराज तक के क्षेत्रों तक पहुंचाना ताकि वहाँ से कच्चे माल को बंदरगाहों तक लाना था तथा दूसरा भारतीय साम्राज्य की सुरक्षार्थ सेना को आसानी से सभी भागों तक पहुंचाना था। मूल उद्देश्य तो यही थे, किन्तु रेलों के विकास से अन्य अनेक सामाजिक—आर्थिक लाभ भी स्वाभाविक तौर पर हुए थे।¹⁰

राजस्थान में रेलमार्गों का निर्माण 1874ई.—1881ई. के मध्य हुआ। तथा 1881 ई. में रेलमार्ग की कुल लम्बाई 652 मील, 1891 ई. में 943 मी, 1901 में 1359 मील तथा 1906 ई. में 1576 मील थी। इसमें से 739 मील रेलमार्ग ब्रिटिश सरकार की सम्पत्ति थी एवं शेष विभिन्न रियासतों के स्वामित्व में थी तथा 48 मील के अतिरिक्त सम्पूर्ण रेलमार्ग छोटी नाप का था।

राजस्थान का सबसे पुराना एवं महत्वपूर्ण रेलमार्ग राजपूताना—मालवा था जिसका स्वामित्व ब्रिटिश सरकार का था एवं इसकी कुल लम्बाई लगभग 720 मील थी। इस रेलमार्ग का निर्माण 1874 ई. से 1881 ई. के मध्य हुआ तथा यह मार्ग भारत सरकार की ओर से बोम्बे—बड़ौदा एण्ड सैन्ट्रल इण्डियन रेलवे कम्पनी द्वारा संचालित था तथा समय—समय पर इसका कार्यकाल बढ़ा दिया जाता था। यह रेलमार्ग अहमदाबाद से आरम्भ होकर दक्षिण—पश्चिमी राजस्थान में मांडल आबू से प्रवेश करता था तथा उत्तर—पूर्व में बांदीकुई तक चलकर वहाँ से दो भागों में बँट जाता था। इसकी एक शाखा बांदीकुई से आगरा तथा दूसरी दिल्ली की ओर जाती थी। इसकी अन्य शाखाएँ क्रमशः अजमेर से दक्षिण में नीचम तक तथा फुलेरा से उत्तर—पूर्व में रेवाड़ी तक थी।

राजस्थान में ब्रिटिश सरकार का दूसरा रेलमार्ग ग्रेट इण्डिया पेनिसुला रेलवे का मध्य भाग भारतीय अनुभाग का था, जो आगरा से ग्वालियर के मध्य धौलपुर राज्य से होकर 19 मील लम्बा था। यह बड़ी नाप का रेलमार्ग था तथा 1878 ई. में आरम्भ हुआ था।¹¹

राजस्थान के राज्यों द्वारा संचालित रेलमार्गों में सर्वाधिक महत्वपूर्ण जोधपुर-बीकानेर रेलमार्ग था जो दोनों राज्यों की संयुक्त सम्पत्ति था। राजस्थान के राज्यों के निजी रेलमार्गों की तुलना में इस मार्ग का विस्तार भी सबसे अधिक था। इस रेलमार्ग का निर्माण 1881 ई. से 1902 ई. के मध्य हुआ तथा 1904 ई. तक इसमें दोनों राज्यों की लागत पूंजी 173 लाख रुपये थी तथा वार्षिक आय 131/2 लाख को पार कर चुकी थी, इस प्रकार कुल लागत पूंजी पर 8 प्रतिशत का लाभ था। 1902 ई. में इसकी कुल लम्बाई 824 मील थी। कुल लम्बाई में से 700 मील राजस्थान में था जिसमें से 455 मील जोधपुर राज्य में एवं 245 मील बीकानेर राज्य में था तथा शेष 124 मील ब्रिटिश भू-भागों में स्थित था। यह मार्ग राजपूताना-मालवा के मारवाड़ जंक्शन से आरम्भ होकर उत्तर-पश्चिम में 44 मील चलकर लूनी पहुंचता था।, जहां से इसकी दो शाखाएँ थी, पहली शाखा हैदराबाद (सिंध) पहुंचकर उत्तर-पश्चिमी रेलवे में मिल जाती थी तथा दूसरी शाखा जोधपुर, मेड़ता रोड़ एवं बीकानेर से पंजाब में भटिंडा तक जाती थी। इसकी एक अन्य शाखा मेड़ता से कुचामन रोड़ तक चलकर राजपूताना-मालवा मार्ग से मिल जाती थी। दोनों राज्यों में रेलमार्ग का विस्तार निरन्तर होता रहा तथा 1929 ई. में जोधपुर-बीकानेर रेलमार्ग की लम्बाई 1180 मील थी जिसमें से 617 मील जोधपुर में एवं 563 मील बीकानेर में थी। इसके अतिरिक्त जोधपुर-हैदराबाद रेलमार्ग तथा मीरपुर खास रेलमार्ग था। जिसकी लम्बाई 227 मील थी एवं इस पर ब्रिटिश सरकार का स्वामित्व था।¹²

अन्य रेलमार्गों में उदयपुर-चित्तौड़ रेलमार्ग भी प्रमुख था। इसकी कुल लम्बाई 67 मील थी तथा उदयपुर दरबार की सम्पत्ति था। इस मार्ग का निर्माण 1895 ई. एवं 1899 ई. के मध्य हुआ तथा 1898 ई. से यह कार्यशील था। 1904 ई. के अन्त तक इसमें लगभग 21 लाख रुपये की पूंजी लगी हुई थी तथा औसत लाभ 5 प्रतिशत था। यह रेलमार्ग उदयपुर को राजपूताना-मालवा रेलमार्ग से जोड़ता था।

जयपुर राज्य के लम्बे भू-भाग में होकर राजपूताना-मालवा रेलमार्ग निकलता था। इसके अतिरिक्त दरबार का निजी रेलमार्ग भी था। जयपुर से सवाई माधोपुर रेलमार्ग का निर्माण कार्य 1907 ई. में पूरा हुआ तथा इसकी कुल लम्बाई 73 मील थी। दूसरा रेलमार्ग जयपुर से रींगस होकर पलसाना तक था, जिसकी लम्बाई 51 मील थी। यह 1918 ई. से आरम्भ हुआ था। इस मार्ग का धीरे-धीरे विकास हुआ तथा लुहारू तक इसका विस्तार हुआ, जिससे जयपुर राज्य में शेखावाटी का विस्तृत भू-भाग रेल व्यवस्था के अन्तर्गत आ गया था। इसी समय नागदा- मथुरा

रेलमार्ग तैयार हुआ था तथा इसका सवाई-माधोपुर से गंगपुर सिटी तक का रेलमार्ग जयपुर सरकार ने 85 हजार रुपये में खरीद लिया था।

कोटा दरबार के निजी स्वामित्व में बीना-गूना-बांरा रेलमार्ग का मात्र 29 मील लम्बा मार्ग था, जिस पर रेल गाड़ियों का आवागमन 1899 ई. में आरम्भ हुआ था तथा यह ग्रेट इण्डिया पेनिसुला रेलवे के प्रबन्ध में था। इस मार्ग के कोटा के भू-भाग में 17 लाख रुपये पूंजी लगी थी तथा औसत लाभ मात्र 1.5 प्रतिशत था। यह मार्ग टोंक राज्य के छबड़ा जिले से 22 मील तक गुजरता था, किन्तु इस मार्ग का यह भाग ग्वालियर राज्य के स्वामित्व के अन्तर्गत था। 1913 ई. में नागदा-मथुरा रेलमार्ग के खुल जाने से कोटा एक महत्त्वपूर्ण रेलमार्ग का संगम स्थल बन गया था तथा कोटा राज्य के भू-भाग से गुजरने वाले इस मार्ग को 32 लाख रुपये के बदले कोटा दरबार ने खरीद लिया था।¹³

राजस्थान में रेलमार्गों के निर्माण एवं विस्तार के महत्त्व को कम कर के नहीं आंका जा सकता है। रेलों के लाभ भी अधिक थे। 1908 ई. के इम्पीरियल गजेटियर, जिल्द गगप पृ. 135 में राजस्थान में रेलमार्ग का महत्त्व अंकित करते हुए लिखा था कि रेलमार्गों द्वारा जनता को मिलने वाले लाभों विशेषकर अकाल के समय के लाभों को बढ़ा-चढ़ाकर देखना कठिन होगा। इसके बिना 1899-1900 ई. में हजारों लोग और पशु मर गये होते। यह रेलमार्ग कीमतों के स्थिरीकरण एवं समानीकरण तथा असंगठित ग्रामीण अर्थ-व्यवस्था से स्थानीय अभावों को रोकने में प्रभावी रहा था तथा व्यापार योग्य कृषि उत्पादनों को प्रोत्साहन देने के कारण सामान्य समृद्धि को बढ़ाने में सफल रहे थे। रेलमार्गों ने लोगों के स्वभाव (आदत) को जो प्रभावित किया था, यह कहा जा सकता है कि इसने जातीय पाबंदियों को कम किया था, एवं अच्छी हिन्दुस्तानी (खड़ी हिन्दी) भाषा से परिचय हुआ तथा प्रत्येक दिन के उपयोग में अंग्रेजी शब्दों का उपयोग बढ़ा था।

राजस्थान में रेलमार्गों के निर्माण के लाभ अधिक थे। अंग्रेज शासकों ने अपने साम्राज्यवादी हितों की पूर्ति हेतु रेलमार्गों का निर्माण किया था। राजस्थान के शासकों को इसके लिए उत्साहित करने के अनेक प्रयास किये थे। शासक वर्ग रेलों के पक्ष में नहीं थे, क्योंकि रेलमार्गों के विकास से राजस्थान के राज्यों पर ब्रिटिश नियन्त्रण अधिक बढ़ने की सम्भावना थी। इसका दूसरा कारण रेलों से सामाजिक चेतना के बढ़ने को माना जा सकता है जो सामन्ती व्यवस्था के लिए चुनौती उपस्थित कर सकती थी। इसके अतिरिक्त राजस्थान के शासकों को रेलों के सम्बन्ध में

कोई जानकारी भी नहीं थी।¹⁴ अंग्रेजों ने राजस्थान में रेल निर्माण को राजपूताना-मालवा रेलमार्ग के निर्माण द्वारा प्रोत्साहित किया। इसके बाद राजस्थान के राज्यों के निजी रेलमार्गों का निर्माण कार्य आरम्भ हुआ था, जो मुख्यतः राजपूताना-मालवा रेल व्यवस्था के साथ भली-भांति जुड़ने लगे थे।

स्थल परिवहन

राजस्थान में सड़क निर्माण कार्य भी रेलमार्गों से अधिक पुराना नहीं था। वैसे आधुनिक सड़क का निर्माण कार्य रेलमार्गों के निर्माण से लगभग दो शताब्दियों पहले आरम्भ हुआ था। सड़क निर्माण के पीछे भी अंग्रेजों के उद्देश्य सैनिक एवं व्यापारिक थे। यहां एक बात उल्लेखनीय है कि सड़क निर्माण में प्रगति रेलमार्गों के साथ ही अधिक हुयी थी। रेलमार्गों ने सड़क मार्गों का निर्धारण सरलता से किया था। मुख्य सड़कें लगभग रेलमार्गों के समानान्तर ही निर्मित हुयी थी तथा सहायक सड़कें रेलवे स्टेशनों से जोड़ी गयी थीं।

1908 ई. में राजस्थान में पक्की सड़कों की कुल लम्बाई 1190 मील थी एवं कच्ची सड़कें 2360 मील थी, जिसमें से 250 मील ब्रिटिश सरकार द्वारा सम्पोषित तथा शेष विभिन्न राज्यों के नियंत्रण में थी। 1949 ई. में राजस्थान प्रदेश के गठन के समय राजस्थान में कुल 3374 मील पक्की सड़कें एवं कुल 5940 मील लम्बाई की कच्ची सड़कें थी।

राजस्थान की पहली विषाल सड़क का निर्माण 1865 एवं के मध्य आगरा से डीसा (गुजरात) के बीच हुआ। इसकी कुल लम्बाई का 360 मील लम्बा हिस्सा राजस्थान के भरतपुर, जयपुर, किशनगढ़, जोधपुर एवं सिरोही राज्यों से होकर गुजरता था। इस सड़क निर्माण का व्यय आंशिक तौर पर ब्रिटिश सरकार ने तथा शेष सम्बन्धित राज्यों के द्वारा वहन किया गया था। इसी समय दूसरी महत्वपूर्ण सड़क का निर्माण नसीराबाद से नीचम के मध्य हुआ जो मूलरूप में एक सैनिक सड़क थी एवं दो प्रमुख सैनिक छावनियों को जोड़ती थी। अन्य महत्वपूर्ण सड़कों में देवली-नसीराबाद सड़क जो दो महत्वपूर्ण सैनिक छावनियों को जोड़ती थी कि लम्बाई 57 मील थी एवं 1871 ई. में बनी थी। एक अन्य सड़क उदयपुर से नीचम के बीच 1879 ई. में तैयार हुयी थी। उदयपुर से खेरवाड़ा के बीच 1876-77 ई. में सड़क निर्माण कार्य आरम्भ हुआ था।¹⁵

19वीं सदी के अंत तक सड़कों का जाल राजस्थान के विस्तृत भू-भाग में फैल चुका था। 19वीं सदी के अंत में अकाल राहत नीति के अंतर्गत निर्माण को प्राथमिकता देना आरम्भ कर दिया था। बीसवीं सदी के पूर्वार्द्ध में अकाल राहत कार्यों के तहत अनेक स्थानीय एवं आंतरिक सड़कों का

निर्माण हुआ, जिससे दूरदराज के क्षेत्र मुख्य सड़क मार्गों अथवा रेलवे स्टेशनों से जुड़ गये थे।

1908 ई. में ब्रिटिश सरकार की सड़कों के अतिरिक्त विभिन्न राज्यों के नियंत्रण में पक्की सड़कों की लम्बाई जयपुर राज्य में 292 मील, भरतपुर में 165 मील, कोटा राज्य में 143 मील तथा उदयपुर राज्य में 142 मील थी। 1918 ई. से 1939 ई. के मध्य राजस्थान के विभिन्न राज्यों में सड़क निर्माण की प्रगति निम्नानुसार थी।

आधुनिककालीन राजस्थान में परिवहन तंत्र¹⁶ (आँकड़े मील में उल्लेखित हैं)

राज्य	पक्की सड़क		कच्ची सड़क	
	1918	1939	1918	1939
जयपुर	283	570	230	330
भरतपुर	165	2398	23	138
कोटा	143	—	410	—
उदयपुर	142	353	257	—
अलवर	68	189	183	390
जोधपुर	48	334	108	775
बीकानेर	59	—	—	—
अन्य	32	—	843	—
ब्रिटिश सरकार	250	—	—	—

सड़क निर्माण ने प्रदेश के आर्थिक महत्त्व को बढ़ाने में भारी मदद की थी। सड़कों के माध्यम से अकालों के समय चारा, अनाज, पानी आदि की आपूर्ति में भारी सुविधा हो गयी थी। इससे बाजारों के विकास एवं शहरीकरण में भी सहायता मिली थी।

शोध निष्कर्ष—

शोध निष्कर्ष के रूप में कुल मिलाकर कहा जा सकता है कि परिवहन एवं यातायात के आधुनिक साधनों के विकास ने राजस्थान में सामाजिक एवं आर्थिक गतिशीलता को बढ़ावा दिया जो आर्थिक सामाजिक विकास का साधन बनी।

संभर्न ग्रन्थ सूची

- 1 टॉड, सर जेम्स : एनल्स एण्ड एंटीक्वीटिज ऑफ राजस्थान, वेस्टर्न राजपूताना स्टेट्स, पृ.सं. 26 ।
- 2 ओझा, डॉ. गोरीशंकर, हीराचन्द : राजपूताना का इतिहास (पांचवी जिल्द) बीकानेर राज्य का इतिहास प्रथम खण्ड 1939, पृ.सं. 24–25 ।
- 3 गुप्ता, बी. एल. : ट्रेड एण्ड कॉमर्स इन राजस्थान (18वीं सदी), पृ. सं. 157 ।
- 4 दि इम्पीरियल गजेटियर ऑफ इण्डिया, जिल्द-ग्नए पृ.सं. 134–37 ।
- 5 ओझा, डॉ. गोरीशंकर हीराचन्द : राजपूताना का इतिहास (चौथी जिल्द) बीकानेर राज्य का इतिहास प्रथम खण्ड 1939, पृ.सं. 27–28 ।
- 6 वर्मा, कृष्णकान्त: "सामाजिक व आर्थिक राजस्थान", (2002 ई.) पृ.सं. 24 ।
- 7 शर्मा, बी.के. : आधुनिक राजस्थान का आर्थिक इतिहास (1818–1949 ई.), पृ. सं. 92 ।
- 8 शर्मा, हरि शंकर : ट्रेड एण्ड कॉमर्स इन वेस्टर्न राजपूताना, लिट्रेरी-सर्किल, जयपुर, (2013 ई.), पृ.सं. 19 ।
- 9 गहलोट, जगदीश सिंह, – राजस्थान का सामाजिक जीवन, यूनिवर्सिटी प्रेस, जयपुर, 1983 ई., पृ.सं. 43 ।
- 10 गाडगिल, डी.आर. : दि इन्डस्ट्रीयल इवेलूयशन ऑफ इण्डिया इन रिसेन्ट टाइम्स (1860 ई. से 1939 ई.) दिल्ली., 1974 ई., पृ.सं. 79 ।
- 11 अग्रवाल, जे. एन. : 'ब्रिटिशकालीन राजपूताना से राजस्थान', (2001 ई.), पृ.सं. 158 ।
- 12 मेहता, वाई.एस. : ए. स्टडी ऑफ एडमिनिस्ट्रेशन एण्ड रिफॉर्मस् (जयपुर जोधपुर, बीकानेर), 1973 ई., पृ.सं. 11–18 ।
- 13 कानूनगो, के. आर. : स्टडीज इन राजपूत हिस्ट्री, एस. चन्द कोपरेशन, दिल्ली, 1960 ई., पृष्ठ. सं. 19 ।
- 14 शर्मा, दशरथ : राजस्थान यु दि एजेज भाग एक (प्र.) राजस्थान स्टेट आर्कीन्स, बीकानेर, 1966 ई. पृ.सं. 32 ।
- 15 प्रसाद, ईश्वरी – हिस्ट्री ऑफ राजस्थान, अहमदाबाद, आदर्श हिन्दी पुस्तकालय, पृ.सं. 110 ।
- 16 गहलोट, सुखवीर सिंह : राजस्थान का संक्षिप्त इतिहास, हिन्दी साहित्य मंदिर, जोधपुर 1967 ई., पृ.सं. 62 ।