प्राचीन भारत में उत्तरापथ के व्यापारिक महत्व का ऐतिहासिक अध्ययन

Manoj Kumar Verma^{1*} Dr. Shiv Charan Chaidwal²

¹ Research Scholar, Department of History, Raj Rishi Bhartrihari Matsya University, Alwar, Rajasthan

² Assistant Professor, Department of History, B.S.R. Govt. Arts College, Alwar, Rajasthan

शोध संक्षेप – उत्तरापथ भारत के प्राचीन ग्रंथों में जम्बूद्वीप के उत्तरी भाग का नाम है। लेकिन पहले 'उत्तरापथ' को उत्तरी राजपथ कहा जाता था, जो पूर्व में ताम्रलिप्तिका (तामलुक) से पश्चिम में तक्षशिला तक और उसके बाद मध्य एशिया के बल्ख तक जाता था और एक अत्यधिक महत्वपूर्ण व्यापारिक मार्ग था। ये दो मार्ग देश के विभिन्न क्षेत्रों में पत्थर, मोती, खोल, सोना, सूती कपड़े और मसालों के विस्तार के कारण हैं और अन्य क्षेत्रों के ग्रंथों में भी इसका उल्लेख है। मदुरै के कपड़े उपमहाद्वीप में प्रसिद्ध थे। प्राचीन भारतीय इतिहास की खोज की यात्रा यहीं समाप्त नहीं होती है। आगे के शोध को जारी रखा जाना चाहिए ताकि प्राचीन भारत के छिपे हुए इतिहास को सभी के सामने प्रकट किया जा सके। भारत के पूर्वी तट पर समुद्री बंदरगाहों के साथ समुद्री संपर्क बढ़ने के कारण मौर्य साम्राज्य के दौरान इस मार्ग का महत्व बढ़ गया और इसका इस्तेमाल व्यापार के लिए किया गया। बाद में, उत्तरापथ शब्द का इस्तेमाल पूरे उत्तर क्षेत्र को दर्शाने के लिए किया जाने लगा।

मुख्य शब्द – उत्तरापथ व्यापारिक मार्ग, उत्तर-मौर्य काल के प्रमुख व्यापारिक नगर, विदेशी व्यापार में उत्तरापथ की भूमिका, उत्तरापथ की वर्तमान प्रासंगिकता और निष्कर्ष।

-----X-----

प्रस्तावना:

मनुष्य एक सामाजिक प्राणी है और उसकी जरूरत ही उसे कुछ करने के लिए प्रेरित करती है। पूर्व-पाषाण युग से लेकर आज तक के प्रमाणों के आधार पर यह संकेत मिलता है कि पाषाण युग में मनुष्यों के पास शिकार की गतिविधियाँ, शिकार के दृश्य, पशुपालन (भीमबेटका) कृषि और उत्पादन अधिशेष (कालीबंगा, ब्लूचिस्तान) कैसे थे?, मेहरगढ़ आदि शहरीकरण और व्यापार की ओर अग्रसर हुए। यह व्यापारिक मार्गों की आवश्यकता महसूस की गई ताकि व्यापार प्रणाली एक-दूसरे के बाजारों और माल तक आसानी से पहुंच जाए, धीरे-धीरे व्यापार और व्यापारिक शहर ऐसे प्राचीन काल में विकसित हुए। व्यापार मार्गों और केंद्रों ने प्राचीन भारतीय अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई।

नवपाषाण काल के दौरान, आग के उपयोग से परिचित होने के कारण मनुष्य का जीवन अधिक सुरक्षित हो गया। इस युग के लोग जानवरों की खाल को सिलाई करके वस्त्र बनाना जानते

थे। जैसे-जैसे सभ्यता का विकास शुरू हुआ, व्यावसायिक गतिविधियाँ बढ़ने लगीं। शुरू में आदमी नदियों के पास बसना पसंद करता था, यानी पानी और इसके कारण व्यापार मार्गों और शहरों का विकास नदियों के करीब था। संधव सभ्यता के अधिकांश शहर भी नदियों के किनारे विकसित हुए। उस समय के प्रमुख व्यापारिक शहर मोहनजोदड़ो (सिंधु), कालीबंगा (सरस्वती), हड़प्पा (रवि), लोथल (भोगवा) और रंगपुर (मदार) थे। सिंधु सभ्यता के पतन के बाद, एक ग्रामीण सभ्यता वैदिक सभ्यता (1500 ईसा पूर्व -600 ईसा पूर्व) तक अस्तित्व में आई। उस समय, भारत में एक गाँव बहुल अर्थव्यवस्था विकसित हुई।

600 ईसा पूर्व जब तक हम आते हैं, हम उत्तर भारत की राजनीति में चार शक्तिशाली राज्यों का प्रभुत्व देखते हैं। ऐसा लगता है कि सोलह महाजन पदों की पारस्परिक प्रतिबद्धता और संघर्ष के परिणामस्वरूप, कई छोटे जिलों को बड़े राज्यों में मिला दिया गया था। ये चार शक्तिशाली राज्य हैं - कोसल, वत्स, अवंती, मगध। मगध में, लोहे के प्रचुर भंडार और

अपनी भौगोलिक स्थिति को मजबूत करने के कारण, उन्होंने अपने साम्राज्य को केंद्रीकृत और मजबूत किया। जिसके कारण व्यापार मार्गों का विकास हुआ और व्यापारिक मार्गों और बंदरगाहों के माध्यम से व्यापार शुरू किया गया। मगध साम्राज्य के उदय के बाद, मौर्य, सुंगा, कुषाण, सातवाहन आदि साम्राज्यों के उदय ने व्यापार और अर्थव्यवस्था में मजबूती लाई।

अनुसंधान का उद्देश्य:

1. मौर्य काल के उत्तरापथ में व्यापार की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि का अध्ययन किया गया है।
2. मौर्य काल के उत्तरापथ व्यापारिक मार्गों का अध्ययन किया गया है।
3. मौर्योत्तर पूर्व निर्मित उत्तरापथ की वर्तमान प्रासंगिकता का अध्ययन किया गया है।

परिकल्पना:

1. उत्तरापथ ने प्राचीन भारतीय व्यापार में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।
2. वर्तमान में निर्मित राजमार्ग मौर्योत्तर पूर्व निर्मित उत्तरापथ का अनुसरण कर रहे हैं।

अध्ययन और अनुसंधान विधि का क्षेत्र:

प्रस्तुत शोध अध्ययन वर्णनात्मक और विश्लेषणात्मक विधि पर आधारित है। प्रमुख व्यापार मार्गों और शहरों का ऐतिहासिक विश्लेषण शोधकर्ता द्वारा किया गया है। शोधार्थी द्वारा प्राथमिक एवं द्वितीयक स्रोतों को संग्रहित करके शोध में मौर्य कालीन के व्यापारिक मार्गों एवं नगरों का ऐतिहासिक शोध परक दृष्टि से अध्ययन के लिए मुख्यतः पुरातात्विक स्रोतों का सहारा लिया गया है।

मौर्योत्तर कालीन उत्तरापथ व्यापारिक मार्ग

इस समय के प्रमुख व्यापार मार्ग उत्तर से दक्षिण (श्रावस्ती से प्रतिष्ठान) उत्तर से दक्षिण पूर्व (श्रावस्ती से राजगृह) और गंगा यमुना नदियों के प्रवाह की दिशा के साथ-साथ पूर्व से पश्चिम तक के मार्ग थे। बौद्ध तीर्थयात्रियों ने धम्म यात्रा पर ध्यान दिया जिससे मार्गों की देखभाल में मदद मिली और इसके साथ, अच्छा संचार अनिवार्य हो गया। सम्राट अशोक के पांचवें लंबे शिलालेख ने इस पर अपना विशेष ध्यान आकर्षित किया और

सड़कों की देखभाल और सुरक्षा के लिए कर्मचारियों को नियुक्त किया। मेगस्थनीज उन्हें "आगोर-नोमोह" कहता है।

मौर्य काल से पहले और बाद में एक महत्वपूर्ण मार्ग था जो उत्तर पश्चिम (तक्षशिला के क्षेत्र में) से पाटलिपुत्र तक जाता था जिसे उत्तरापथ के रूप में जाना जाता था, साथ ही इस मार्ग की आर्थिक और सामाजिक और राजनीतिक जीवन में भी महत्वपूर्ण भूमिका थी। तक्षशिला उत्तरपथ मार्ग पर विन्मय का केंद्र था और हस्तिनापुर केंद्र में स्थित था। यह मार्ग इतना महत्वपूर्ण था कि इसका उपयोग अंतर्राष्ट्रीय व्यापार के लिए किया जाता था। उत्तरापथ तक्षशिला से शुरू होता था। और इस मार्ग के प्रमुख व्यापारिक शहर वैशाली, राजगृह, गया, काशी, तक्षशिला, कान्यकुब्ज आदि थे। श्रावस्ती और वाराणसी के शहरों का भी तक्षशिला से संपर्क था। प्राचीन भारत का राजपथ तक्षशिला से शुरू होकर आगे सकाल ऑडुम्बर से होते हुए मथुरा तक पहुँचा। तक्षशिला के बाद यह मार्ग झोलम-सतलज-चिनाब आदि को पार करके सांकल की ओर चला गया। सकाल से, यह मार्ग औदुम्बर जिले से दक्षिण की ओर जाता है और रोहतक तक पहुँचता है। यहां से यमुना के किनारे यह मार्ग मथुरा जाता था। यद्यपि यह मार्ग उत्तरापथ के हिस्से का एक उल्लेखनीय हिस्सा था, लेकिन बौद्ध ग्रंथ इस संबंध के बारे में पूरी तरह से चुप है।

एक मार्ग मथुरा से वैरगंज की ओर जाता था। विनयपिटक से ज्ञात होता है कि बुद्ध ने भी यहां यात्रा की थी। बुद्धघोष कहता है कि यह वरंज और वाराणसी के बीच की सबसे छोटी दूरी है।

काम्पिल्य, जो एक मार्ग था, यह कान्यकुब्ज से सौरय के रास्ते में पड़ता है। प्राचीन साक्ष्यों से स्पष्ट है कि उस समय कौशाम्बी का भारतीय व्यापार में महत्वपूर्ण स्थान था। विनयपिटक के अनुसार, कौशाम्बी सारतो का प्रमुख केंद्र था।

गोदावरी के तट पर अस्माक को एक राजपथ उत्तरी कौशल। जिले में जाते थे, बाबरी नामक एक ब्राह्मण के 16 शिष्यों को गोदावरी के अलक से श्रावस्ती लाया गया था। यमुना के किनारे से कौशाम्बी और वाराणसी के बीच की दूरी तीस योजना थी (नोट: उस समय यह दूरी योजना में मापी गई थी।) बुद्ध के समय में वाराणसी का राजनीतिक महत्व कम हो गया था। बनारस का संबंध इतना घनिष्ठ था कि यहाँ के कुम्हार अपने बर्तन तक्षशिला ले जाते थे। वाराणसी में स्थिति ऐसी थी कि इसका चम्पा, राजगृह और मिथिला के साथ व्यावसायिक संबंध था, जो प्रमुख शहरों का मार्ग

था। जातक कथाओं से ज्ञात होता है कि विदेह का गांधार जिले के साथ व्यावसायिक संबंध था, वाराणसी का सड़क मार्ग से उज्जयिनी के साथ व्यावसायिक संबंध था और यह मार्ग राजगृह तक जाता था। वाराणसी का अधिकांश व्यवसाय गंगा नदी के माध्यम से होता था। वाराणसी और वैशाली के बीच का मार्ग गंगा नदी के किनारे से था।

उत्तरपथ के प्रमुख शहरों में से एक साकेत था जो कौशल की दूसरी राजधानी थी। ये शहर अमीर व्यापारियों के व्यापार मार्ग से आते थे जो फिर से पैदा हुए और पं। भारत के प्रमुख शहरों से जुड़ने के लिए उपयोग किया जाता है।

प्रमुख व्यापार मार्गों में वैशाली का स्थान भी बहुत महत्वपूर्ण था। विदेह और गांधार के बीच का मार्ग वैशाली से होकर जाता था। नालंदा, पाटलिपुत्र आदि को वैशाली से पाटलिपुत्र से राजगृह तक के मार्ग पर होना था। श्रावस्ती का मार्ग वैशाली तक और पूर्व में भदिया तक और फिर चंपा के प्रसिद्ध व्यापारिक शहर तक पहुँच गया। चम्पा से सिंधु सौवीर को अपने साथ ले जाने के दौरान वाराणसी कौशाम्बी और मथुरा से होकर जाती थी। चंपा-सिंधु-सौवीर का व्यापार काफी समृद्ध था और मगध के व्यापारी भी इसमें शामिल थे।

संभवतः, उत्तरी भारत का बड़ा मार्ग, जिसे उत्तरापथ कहा जाता था, अपने व्यावसायिक यातायात के कारण एक महत्वपूर्ण स्थान होता, तब मेगास्थनीज़ ने इस समय के बारे में लिखा है कि यह मौर्य शासन के तहत वन पथ था। मेगास्थनीज़ ने आठ स्तरों में इस मार्ग का वर्णन किया है और अपनी विस्तृत जानकारी दी है जो निम्नलिखित है और मेगास्थनीज़ ने स्टैडिया में वह दूरी दी है जिसकी मीलों में दूरी इस प्रकार है –

1.	पुष्कलावती से तक्षशिला	60 मील	96 किमी.
2.	पुष्कलावती से झेलम	120 मील	192 किमी.
3.	पुष्कलावती से थास	290 मील	624 किमी.
4.	व्यास से सतलज	168 मील	268.80 किमी.
5.	सतलज से यमुना	168 मील	268.80 किमी.
6.	यमुना से गंगा	112 मील	179.20 किमी.
7.	गंगा से रोडोफ	119 मील	190.40 किमी.
8.	रोडोफ से कान्यकुब्ज	167.5 मील	267.50 किमी.

इस मार्ग को यूनानियों ने भी वर्णित किया है और इसे राजपथ कहा है और यह पता चला है कि पुष्कलावती विद्रोह से तक्षशिला तक पहुँचने के बाद। आधुनिक ओहिंद से उमानंद शहर की पहचान की जा सकती है। तक्षशिला से पहले यह रास्ता झेलम व्यास और सतलज को पार करते हुए यमुना तक पहुँचा। रोडोफ की पहचान वीएस अग्रवाल राम गंगा से की जाती है। इस प्रकार उत्तरपथ प्राचीन भारत का एक महत्वपूर्ण मार्ग था।

विदेशी व्यापार में उत्तरापथ की भूमिका:

मौर्यों के बाद के समय का एक उज्ज्वल पक्ष है, मौर्यों ने वाणिज्य के विकास और प्रगति और व्यापार की प्रगति के लिए प्रारंभिक आधार प्रदान किया, जिसने आंतरिक यातायात के साधनों और मार्गों को काफी विकसित किया। पाटलिपुत्र को तक्षशिला से जोड़ने वाला मार्ग मौर्यों द्वारा दिया गया था। भूमि मार्ग पाटलिपुत्र ताम्रलिप्ति से जुड़ा था जो वर्मा और श्रीलंका के जहाजों के लिए एक प्रमुख बंदरगाह था। दक्षिण भारत के भूमि मार्ग मौर्यों के बाद विकसित हुए। मार्गों को नदी घाटियों के साथ या तटीय क्षेत्रों में या पहाड़ी दर्रे में विकसित किया गया था। इसके अलावा, देश के विभिन्न हिस्से अब व्यापार मार्गों से जुड़े हुए थे, जिनमें से कुछ मध्य एशिया और पश्चिम एशिया में चले गए। काबुल के साथ तक्षशिला से एक भूमि मार्ग जुड़ा हुआ था, जहाँ से मार्ग अलग-अलग दिशाओं में जाते थे। पूर्ववर्ती मार्ग कैस्पियन सागर से कृष्णा सागर होते हुए बैक्ट्रिया तक जाता था। एक मार्ग कंधार से हेरात तक ईरान तक जाता था। यहाँ से, व्यापारियों ने पूर्वी भूमध्य सागर में मानसूनी हवाओं के बारे में एक मोटे मार्ग से जानकारी दी, जो अरब सागर के माध्यम से यात्रा कर सकता था और इस प्रकार भारत और पश्चिमी एशिया के बंदरगाहों के बीच कम समय था। पश्चिम और मध्य एशिया में पश्चिमी भारत के इंडो ग्रीक कुषाण और साका विजेताओं द्वारा घनिष्ठ संबंध स्थापित किए गए थे। मध्य एशिया से गुजरने वाले व्यापार मार्ग ने चीन को रोमन साम्राज्य के पश्चिमी प्रांतों से जोड़ा। जिसे 'सिल्क रूट' कहा जाता था, क्योंकि चीन से रेशम का पूरा व्यापार ज्यादातर इसी मार्ग से होता था। भारतीय व्यापारियों ने बिचैलियों के रूप में इस चीनी रेशम व्यापार में भाग लेना शुरू कर दिया। अधिकांश पश्चिमी व्यापारियों ने इन क्षेत्रों से गुजरने वाले व्यापार में भाग लिया। पश्चिमी और दक्षिण भारत के व्यापारी दक्षिण अरब के लाल सागर और अलेक्जेंड्रिया के क्षेत्रों से जुड़े थे। रोमन साम्राज्य से व्यापार का एक बड़ा हिस्सा भी इन क्षेत्रों से होकर गुजरता था। रोमन साम्राज्य के एक सर्वशक्तिमान साम्राज्य के रूप में उदय के साथ, ईसा

पूर्व पहली शताब्दी ने भारतीय व्यापार को काफी प्रोत्साहन दिया क्योंकि इस साम्राज्य का पूर्वी भाग भारत में निर्मित लकजरी वस्तुओं का एक प्रमुख ग्राहक बन गया। पहली शताब्दी में, एक अनाम यूनानी नाविक, ने अपने पेरिप्लस ऑफ एरीथियन सी नाम में, भारत द्वारा रोम के साम्राज्य को निर्यात किए गए सामानों का विवरण दिया, जिनमें से मुख्य मोती, हाथी दांत आदि थे। भारतीय व्यापारियों ने चीन से रेशम खरीदा और लाया। रोमन व्यापारियों के लिए और यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण वस्तु थी। रोमन साम्राज्य के मसालों की आवश्यकता न केवल भारतीय सामग्रियों के वितरण से पूरी हुई, इसलिए भारतीय व्यापारियों ने दक्षिण पूर्व एशिया के साथ संपर्क बढ़ाना शुरू कर दिया। उनके निर्यात के बदले में, अन्य आम के अलावा रोम से भारत तक सोने और चांदी के सिक्कों की एक बड़ी संख्या हुआ करती थी। प्लिनी ने सोने की बड़ी मात्रा के लिए दुख व्यक्त किया है जो हर साल रोम से भारत जाता है।

देश के विभिन्न क्षेत्र अलग-अलग चीजों के लिए प्रसिद्ध थे। कश्मीर, कोसल, विदर्भ और कलिंग हीरे के लिए प्रसिद्ध थे। बंगाल मगध के पेड़ों के रेशों से बने कपड़ों के लिए मलमल के लिए प्रसिद्ध था। कश्मीर को उज्जयिनी से लाया गया था। कई वस्तुओं को भारत के बंदरगाह से पश्चिमी देशों में भेजा जाता था। पश्चिमी तट पर सोपारा और कल्याण भी प्रसिद्ध शहर थे। प्रतिष्ठान शहर के व्यापार का केंद्र था। तक्षशिला पश्चिमी देशों से कई वस्तुओं को लाया।

उत्तरापथ की वर्तमान प्रासंगिकता:

ब्रिटिश गजेटियर बताता है कि अंग्रेजों से पहले सड़कों की हालत बहुत खराब थी। वैसे, हम जानते हैं कि पहले भी, सड़कों का निर्माण किया गया है। कोई विरोधाभास नहीं है। आजादी के बाद 1965 में रिलीज हुई वाराणसी जिला गजेटियर बताती है कि सड़कों का क्या हुआ? सड़क का संचार, हालांकि आधा-अधूरा था, अतीत में पूरी तरह से खो नहीं गया था। मौर्य काल में पाटलिपुत्र से वाराणसी होते हुए उत्तर पश्चिम भारत और अरब सागर तक जाने वाला मार्ग बनाया गया था। (यह ज्ञात नहीं है कि यह सड़क कब बनी थी) शेर शाह के समय तक, ऐसा लगता है कि यह सड़क केवल एक ही रास्ता बची थी। ऐसा कहा जाता है कि शेर शाह ने भी इस मार्ग के आसपास कई चरणों में सराय का निर्माण किया था।

थोड़े से बदलाव को छोड़कर, ग्रैंड ट्रंक रोड ने मौर्य मार्ग का अनुसरण किया है। अक्टूबर 1788 में, वाराणसी के ब्रिटिश निवासी जोनाथन डंकन ने लिखा था कि 'शहर के भीतर सड़कों

की हालत भी बहुत खराब थी। अगले वर्ष, राजस्व संग्राहकों को अपने क्षेत्रों में सड़कों और राजमार्गों की मरम्मत करने का आदेश दिया गया था। इसके लिए कोई उपकरण नहीं लगाया गया था, लेकिन स्थानीय जमींदारों को अपने क्षेत्रों में सड़क की मरम्मत के लिए मजदूरों की व्यवस्था करनी पड़ी। स्थायी बंदोबस्त, 1795 के अनुसार, जमींदारों को मजदूरों की व्यवस्था के अलावा अपने क्षेत्र से गुजरने वाली सड़कों की मरम्मत का खर्च उठाना पड़ता था। 'लेकिन सड़कों की मरम्मत और रखरखाव ध्वस्त हो गया। उत्तर भारत से गुजरने वाली एक सड़क का नाम शायद 'उत्तरपथ' था। कभी-कभी इस शब्दावली का उपयोग भौगोलिक क्षेत्र या कभी-कभी किसी विशेष सड़क के लिए किया जाता था। ऐसे कथन हैं जिनका उल्लेख पाणिनी ने अपनी पुस्तक अष्टाध्यायी में व्याकरण पर उत्तरापथ के आसपास के राज्यों के बारे में लिखा है। लेकिन वास्तव में ऐसा नहीं है। श्रीश चंद्र वासु ने 1897 में इस पुस्तक के अनुवाद में कहा है: उत्तरापथ शब्द के साथ आने वाले शब्दों का अर्थ 'उस सड़क से गुजरने वाले व्यक्ति' और 'जिस तरह से कहा जा रहा है? वास्तव में, उत्तरापथ के दो प्रमुख संपर्क मार्ग थे: उत्तरी मार्ग लाहौर से जालंधर, सहारनपुर, बिजनौर और गोरखपुर होते हुए बिहार और बंगाल जाता था जबकि दक्षिणी मार्ग लाहौर से बठिंडा, दिल्ली, हस्तिनापुर, कानपुर, लखनऊ, वाराणसी और इलाहाबाद तक जाता था। पाटलिपुत्र जाते थे।

उत्तरापथ और दक्षिणापथ का उल्लेख प्राचीन संस्कृत और प्राकृत ग्रंथों में किया गया था क्योंकि इस मार्ग का धार्मिक महत्व भी था। गौतम बुद्ध ने अपने पहले धर्मोपदेश के लिए सारनाथ स्थान को चुना था क्योंकि यह दोनों मार्गों का केंद्र बिंदु था। समृद्ध व्यापारियों, नौकरशाहों और शाही सदस्यों ने अक्सर जगह का दौरा किया, इसलिए यह समाज के प्रभावशाली सदस्यों के बीच नए विचारों को लोकप्रिय बनाने के लिए सबसे अच्छी जगह थी। उत्तरापथ भारत के उत्तर-पश्चिम में चला गया, भारत-गंगा के मैदानों को पार किया और बंगाल की खाड़ी में ताम्रलिप्ति बंदरगाह से जुड़ गया। यक्ष उत्तरापथ के व्यापारियों के लिए देवता थे और इस मार्ग पर उनकी बड़ी प्रतिमाएं मिली हैं।

कौटिल्य ने अपने ग्रंथ अर्थशास्त्री में विभिन्न प्रकार की सड़कों का उल्लेख किया है और वे जोखिम भरे होने के बजाय जलमार्गों के बजाय सड़कों को प्राथमिकता देते हैं। कौटिल्य कहता है कि सड़कों की देखभाल राजा की जिम्मेदारी है। राजा खनन कार्य और विनिर्माण, जंगली लकड़ी और जंगलों का दोहन करने, मवेशियों की देखभाल

और बिक्री के लिए सुविधाएं प्रदान करने, पानी और जमीन के माध्यम से यातायात मार्ग बनाने और वाणिज्यिक शहरों की स्थापना करेगा। '(शमशास्त्री का अनुवाद)। अगर सड़क को नुकसान पहुंचाने का सवाल है, 'सड़कों पर गंदगी फैलाने वाले व्यक्ति को एक गेज के आठवें के साथ दंडित किया जाएगा, सड़कों पर कीचड़ और जल भराव के लिए जिम्मेदार लोगों को एक चैथाई दंड के साथ दंडित किया जाएगा। हाईवे पर इस तरह के अपराध करने वालों को दोहरी सजा का हिस्सा बनना पड़ेगा।

इन दिनों राष्ट्रीय राजमार्गों की संख्या अलग-अलग निर्धारित की जाती है। उत्तर और दक्षिण भारत को जोड़ने वाले सभी राजमार्ग समान हैं। इन राजमार्गों की गिनती पूर्वी भारत से शुरू होती है और पश्चिमी भारत की ओर बढ़ते ही संख्या बढ़ जाती है। मौर्य साम्राज्य के दौरान सड़कें भी बनाई गई थीं, जिनमें से एक तक्षशिला से पाटलिपुत्र और उससे आगे तक गई थी। हो सकता है कि कोई ऐसी सड़क न हो जो इससे मेल खाती हो, लेकिन जीटी रोड काफी हद तक एक जैसी है। हालांकि, जीटी रोड भी पूरी तरह से शेर शाह सूरी द्वारा बनाई गई सड़क की तरह नहीं है। निष्पक्ष होने के लिए, जीटी रोड में बांग्लादेश, पाकिस्तान और अफगानिस्तान जाने वाली सड़कें भी शामिल हैं।

राष्ट्रीय राजमार्गों की संख्या अब अलग ढंग से तय की गई है। पूर्व से पश्चिम तक सभी राजमार्गों की विषम संख्या दी गई है। यह संख्या उत्तर भारत से शुरू होती है और दक्षिण भारत में बढ़ती है। दूसरे शब्दों में, उच्च अक्षांश, राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या कम और अक्षांश अधिक, राजमार्ग संख्या जितनी बड़ी होगी। उदाहरण के लिए, NH-1 जम्मू और कश्मीर में है।

जबकि तमिलनाडु में NH-87 है। इसी तरह, उत्तर-दक्षिण में सभी राजमार्ग अब भी हैं। पूरब से शुरू होकर, पश्चिम की ओर बढ़ते ही संख्या बढ़ जाती है। दूसरे शब्दों में, देशांतर बड़ा होने पर एन एच संख्या छोटी होगी और छोटी अनुगामी वाले स्थानों से गुजरने वाले एन एच की संख्या बड़ी होती है। उदाहरण के लिए, पूर्वोत्तर भारत में NH-2 और राजस्थान और गुजरात में NH-68 है।

राजमार्ग संख्या की नई प्रणाली को अपनाने के बाद, जीटी रोड की पूरी सड़क NH-12 (दलखोला से बोखली), NH-27 (पूर्णिया-पटना खंड), NH-19 (पटना से आगरा) के कुछ हिस्से, NH-44 खिंचाव (जालंधर से आगरा से नई दिल्ली, सोनीपत, अंबाला और लुधियाना तक) और NH-3 (जालंधर से अटारी तक का हिस्सा) से होकर गुजरता है। इनमें से सबसे महत्वपूर्ण कड़ी NH-19 है। राजमार्ग संख्या तय करने की पुरानी प्रणाली के

तहत, इसे NH-2 कहा जाता था। NH-19 को एक राजमार्ग के रूप में परिभाषित किया गया है जो दिल्ली से शुरू होता है और मथुरा, आगरा, कानपुर, इलाहाबाद, वाराणसी, मोहनिया, औरंगाबाद, बरही, बगोदर, गोविंदपुर, आसनसोल और पलासीत से कोलकाता तक चलता है। यह दिल्ली-कोलकाता मार्ग है और NH-19 के पूरे मार्ग को जीटी रोड के बराबर रखा जा सकता है।

स्वतंत्रता के बाद, इतिहासकारों ने राजनीतिक और वंशगत परिवर्तनों से जुड़े इतिहास की बारीकी से जांच नहीं की। बुनियादी ढांचे और राजनीतिक परिवर्तनों के बीच बिंदुओं को जोड़ने का प्रयास कभी नहीं किया गया था। गहन जांच और तथ्य खोजने के बजाय जोड़तोड़ का आकलन करने पर जोर दिया गया। उनकी आवश्यकताओं के अनुसार, राजनीतिक प्रतिष्ठान ने इतिहासकारों को इतिहास से संबंधित तथ्यों को खोजने और प्रस्तुत करने का निर्देश दिया। मीडिया पर सरकारी नियंत्रण और शिक्षा पर इसके प्रभाव ने इतिहास के पन्नों को हर कोण से जांचने की अनुमति नहीं दी। सरकारी समर्थन के बिना निजी और व्यक्तिगत अनुसंधान की कमी के कारण, सरकार के अनुसार, मानव और समाज से संबंधित इतिहास के रहस्यों का खुलासा नहीं किया जा सका। अन्वेषण परियोजनाएं और अनुसंधान काफी हद तक सरकार द्वारा वित्त पोषित किए गए थे ताकि राजनीतिक प्रतिष्ठानों पर नियंत्रण बना रहे।

यह हाल के वर्षों में बदल गया है और अब इतिहासकार हर तरह से भारतीय इतिहास और भूगोल की खोज कर रहे हैं और इसके परिणामस्वरूप कई ऐसे तथ्य सामने आए हैं जिन्होंने अतीत में लिखे गए कई तथ्यों पर सवाल उठाए हैं। वही ग्रैंड ट्रंक रोड के इतिहास के साथ जाता है। इस सड़क का इतिहास बहुत पुराना है। इस सड़क के इतिहास के बारे में कहा जाता है कि इसे शेरशाह सूरी ने बनवाया था, लेकिन नए शोध से पता चला है कि इस सड़क का विचार महाभारत काल से संबंधित है। प्राचीन काल में इसे उत्तरापथ कहा जाता था। यह प्राचीन भारत के दो प्रमुख मार्गों में से एक हुआ करता था। दूसरा मार्ग दक्षिणापथ तमिलनाडु का था। दोनों मार्गों का उपयोग व्यापार, धर्म और लोगों के लिए किया गया था। इन दोनों मार्गों का केंद्र इलाहाबाद और वाराणसी के बीच था जहाँ ये दोनों मार्ग जुड़े हुए थे। उत्तरापथ सिर्फ एक भूमि मार्ग नहीं था क्योंकि यह मार्ग नदियों से जुड़े क्षेत्रों से जुड़ा था। यह मार्ग गंगा नदी के किनारे से होकर गंगा के पार, पंजाब के रास्ते तक्षशिला तक जाता था। इस मार्ग का पूर्वी छोर गंगा नदी के मुहाने पर स्थित शहर तमलुक में था। भारत के पूर्वी तट पर समुद्री बंदरगाहों के साथ समुद्री संपर्क बढ़ने के कारण मौर्य

साम्राज्य के दौरान इस मार्ग का महत्व बढ़ गया और इसका इस्तेमाल व्यापार के लिए किया गया। बाद में, उत्तरापथ शब्द का इस्तेमाल पूरे उत्तर क्षेत्र को दर्शाने के लिए किया जाने लगा।

निष्कर्ष:

मौर्यों के बाद के समय का एक उज्ज्वल पक्ष है, मौर्यों ने वाणिज्य के विकास और प्रगति और व्यापार की प्रगति के लिए प्रारंभिक आधार प्रदान किया, जिसने आंतरिक यातायात के साधनों और मार्गों को काफी विकसित किया। कई राजवंश आए और गए और हर नए साम्राज्य में इस मार्ग में परिवर्तन किए गए, लेकिन इस मार्ग का महत्व किसी भी शासन के लिए कम नहीं हुआ क्योंकि किसी भी शासक के पास उत्तरापथ से बेहतर कोई विकल्प नहीं था। इसलिए, यह स्पष्ट है कि उत्तरापथ प्राचीन काल से वर्तमान तक एक महत्वपूर्ण स्थान रहा है।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. एरियन, ऐनाबेसिस इंडिका
2. एल्डर द प्लिनी, नेचुरल हिस्टोरिका
3. स्ट्रेबो, ज्योग्राफी
4. डियोडोरस सिलिसस, बिब्लियोथेका हिस्टोरिका
5. हेरोडोटस, हिस्टोरिका
6. गुप्त, सुधीर कुमार, (सं.), नीतिवाक्यामृत-सोमदेवकृत, कलकत्ता, 1987.
7. गैरोला, वाचस्पति, (सं. अनु.), अर्थशास्त्र, वाराणसी, 1984.
8. जे.जाली, (सं. अनु.), विष्णु स्मृति, वाराणसी, 1962.
9. काणे, पी.वी., (सं. अनु.), कात्यायन स्मृति, पूना, 1933.
10. शास्त्री, हरगोविन्द, (सं. अनु.), मनुस्मृति, वाराणसी, 1965.
11. ओम प्रकाश, प्राचीन भारत का सामाजिक एवं आर्थिक इतिहास, नई दिल्ली, 1994.
12. दत्त, गीता, प्राचीन भारत में बैंक व्यवस्था, नई दिल्ली, 1993
13. मेहता, रतिलाल, प्री बुद्धिस्ट इण्डिया.
14. मोतीचन्द्र, सार्थवाह, पटना, 1953.
15. पाण्डेय, जयनारायण, सिंधु सभ्यता, 1986.
16. पाण्डेय, संजय कुमार, प्राचीन भारत में व्यापारिक मार्ग.
17. राय, उदय नारायण, प्राचीन भारत में नगर तथा नगर जीवन.
18. वाजपेयी, कृष्णदत्त, प्राचीन भारत का विदेशों से संबंध, इन्दौर, 1951.
19. ब्रिटिश गजेटियर, रिपोर्ट।
20. ग्रांड टैंक रोड़, सड़क एवं परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार।
21. Agrawal, V.S., India as known to Panini, Lucknow, 1953
22. Adhya, G.L. (1966). Early Indian Economics, Delhi, 1966.
23. Budhprakash, Aspects of Indian History and Culture.
24. Boss, A. N. Social and Rural Economy of Northern India.
25. Basak, R.G., The Mahavastu Avadana, Calcutta, 1960
26. Beal]S, Life of Hiuen Tsang, London]1911
27. Chakraorti, hanipad, Trade and Commerce of Ancient India, Calcutta, 1966
28. Gopal] Lallanji, The Economic life of Northern India] Delhi, 1965
29. Jain, J.C., Life in Ancient India as depicted in the Jain Canons, New Delhi, 1984
30. Motichandra, Trade and trade-routes in Ancient India, New Delhi, 1977
31. Om Prakash, Early Indian Land Grands, Allahabad, 1968

32. Prasad, Beni, State in Ancient India, Allahabad, 1923
 33. Sharma, R.S., Urban Decay in India, New Delhi, 1987
 34. Thapar, Romila, History of India, 1985
 35. Watters, T., On Yuan Chwang's travels in India, London, 1904-05
-

Corresponding Author

Manoj Kumar Verma*

Research Scholar, Department of History, Raj Rishi
Bhartrihari Matsya University, Alwar, Rajasthan