गोरखपुर परिक्षेत्र में सड़क–मार्ग का विकास
(19वीं शदी के विशेष संदर्भ में)

डॉ0 मनोज कुमार तिवारी*

सड़क– मार्ग आवागमन के प्राचीनतम माध्यमों में से एक हैं। ये अपनी महत्ता, व्यापकता एवं विभिन्नता के कारण पिछड़े से पिछड़े समाजों अथवा अति विकसित समाजों में भी आवागमन के सबसे प्रमुख माध्यम होते हैं। किसी राष्ट्र की समृद्धि का महल इन सड़कों के विकास पर ही खड़ा होता है।[1] सड़कें किसी भी देश के लिए रक्त धमनियों की तरह होती हैं।[2]

भारत में प्रागैतिहासिक मानव द्वारा सड़कें बनानें का प्रारम्भ कब हुआ? इस बारे में निश्चित तौर पर कुछ भी नहीं कहा जा सकता। परन्तु 3000ई0पू0 के आस–पास के कुछ नगरों की खुदाई में नगरीय गलियों एवं मार्गों के पर्याप्त साक्ष्य दिखाई देते हैं। उत्तर वैदिक कालीन साहित्य एवं महाकाव्यों में सड़कों की देखभाल एवं निर्माण से सम्बन्धित अनेक प्रमाण प्राप्त होते हैं।

मौर्य शासन के साथ ही देश के इतिहास में एक नये युग की शुरूआत होती है। मौर्य शासकों का लोक निर्माण विभाग पूरी तरह संगठित था। इस काल में व्यापार, वाणिज्य एवं उद्योग को प्रोत्साहित करने के लिए दो प्रकार की सड़कों का निर्माण किया गया।[3] ***राजपथ*** (प्रधान मार्ग) एवं **वणिक मार्ग** (राजमार्गों से जुड़ने वाले अन्य सहायक मार्ग)।[4] मेगस्थनीज[5] तथा कौटिल्य[6] ने इस तथ्य को स्थापित किया है कि मौर्य शासक महान सड़क निर्माता थे।

भारत की यात्रा करने वाले चीनी यात्री यहाँ की यातायात व्यवस्था पर समुचित प्रकाश डालते हैं। सातवीं शताब्दी के यात्री ह्वेनसांग के यात्रा विवरण से उसके द्वारा प्रयोग में लाये गये सड़क–मार्गों का विवरण प्राप्त होता है।

ग्यारहवीं शताब्दी के प्रारम्भ में अपने यात्रा विवरण में अलबरुनी ने अनेक महत्वपूर्ण भारतीय सड़कों का विवरण दिया जो कि कन्नौज, मथुरा, धार, बयाना आदि से प्रारम्भ होते थे। इब्नबतुता, जिसने चौदहवीं शताब्दी में भारत की यात्रा की थी, के अनुसार पूरे साम्राज्य में सड़कों का जाल बिछा था।

सोलहवीं शताब्दी में शेरशाह सूरी के द्वारा सड़क–मार्गों की व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने के लिए अनेक कदम उठाये गये।[7] उसकी सबसे बड़ी उपलब्धि लगभग पन्द्रह सौ कोस लम्बी **सड़क–ए–आज़म** मार्ग का निर्माण था जो देश की पूर्वी सीमा को पश्चिमोत्तर सीमा से जोड़ती थी। यह ढ़ाका के निकट सोनारगांव को सिन्ध से जोड़ती थी।[8] परन्तु इस सड़क का निर्माण एक तरह से मौर्य कालीन राजामर्ग का उद्धार भर ही था क्योंकि यह उसी मार्ग पर बना था। वर्तमान ग्राण्ट–ट्रंक रोड उसी सड़क का आधुनिक रूप है।

सोलहवीं से आठरहवीं शताब्दी के मध्य मुगल बादशाहों के द्वारा सड़कों के निर्माण के सराहनीय प्रयत्न किये गये। यह पूरा साम्राज्य अच्छी तरह से सैन्य सड़कों से जुड़ा हुआ था। सत्रहवीं शताब्दी के अन्तिम वर्षों में गोरखपुर के चकलादार काजी खलीलुर्रहमान[9] ने अयोध्या से खलीलाबाद होते हुए गोरखपुर तक एक सड़क का निर्माण कराया था; जिसे आगे चल कर पक्का कराया गया था।[10] मुगल कालीन सड़क व्यवस्था की जानकारी के लिए प्रमुख स्रोत विदेशी यात्रियों के यात्रा विवरण हैं। साथ ही राय चतरमन कायथ के चहार गुलशन (1759) में चौबीस महत्वपूर्ण मुगलकालीन मार्गों की सूचना उपलब्ध है। परन्तु सत्रहवीं– अठाहरवीं शताब्दी के गोरखपुर परिक्षेत्र में कोई पक्का सड़क मार्ग नहीं था। कच्चे

* सहायक आचार्य, इतिहास विभाग, दी0द0उ0गो0वि0वि0, गोरखपुर

सड़क–मार्ग जनपद के विभिन्न आन्तरिक क्षेत्रों को एक–दूसरे से जोड़ने के साथ ही जनपद को आस–पास के जनपदों एवं प्रान्तों से जोड़ते थे। पूरे जनपद में इस तरह की कच्ची सड़कों का जाल बिछा हुआ था। ये सड़कें जनपद को बस्ती, फैजाबाद, आजमगढ़, देवरिया और बलियां से जोड़ने के साथ ही बिहार आदि प्रान्तों से भी जोड़ती थीं। जनपद की विभिन्न नदियों पर आर–पार आने–जाने के लिए किसी तरह का पुल नहीं था अतः पैदल यात्रियों अथवा सवारियों को नावों के द्वारा नदियों पर एक छोर से दूसरे छोर पर उतारा जाता था। रथों, बैलगाड़ियों आदि को घोड़े अथवा बैलों से अलग करके नांव से पार कराया जाता था।[11]

मुगल कालीन सड़क व्यवस्था ने लम्बे समय तक देश की सेवा की। भारत में ईस्ट इण्डिया कम्पनी के प्रारम्भिक सर्वेक्षण जो 1750 में मार्टिन तथा 1763–66 में रेन्नल के द्वारा किये गये थे; में इन सड़कों के कुछ भाग अच्छी अवस्था में पाये गये थे, जिनका प्रयोग उस समय भी हो रहा था।[12] कम्पनी ने अपनें शासन के प्रारम्भिक वर्षों में सड़क यातायात की दयनीय स्थिति में सुधार का कोई प्रयत्न नहीं किया।[13] उसने इस अवधि में देश की राजनैतिक अस्थिरता के कारण सैन्य मामलों पर ध्यान केन्द्रित किया। निर्माण एवं मरम्मत सम्बन्धित लगभग सभी कार्य सामरिक महत्व की सड़कों तक ही सीमित रहे।

उन्नीसवीं शताब्दी के प्रारम्भिक दशकों तक ***नार्थ वस्टर्न प्रोविन्सेज*** के जनपदों, जिनमें कि गोरखपुर भी सम्मिलित था, के सड़क–मार्गों की स्थिति अत्यन्त दयनीय थी। उस समय सड़कों के निर्माण अथवा मरम्मत के लिए सरकार के अन्तर्गत पी0डब्लू0डी0 जैसा कोई विभाग नहीं था। कम्पनी सरकार के द्वारा प्रत्येक प्रेसिडेन्सी के लिए अलग–अलग बनाये गये **मिलिटरी बोर्ड के** द्वारा ही सभी प्रकार के सार्वजनिक निर्माण कार्यों–जिनमें सड़क निर्माण भी सम्मिलित था, को सम्पन्न किया जाता था।[14] परन्तु ***नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज*** के लिए अलग से कोई मिलिटरी बोर्ड भी नहीं था।[15] ***बंगाल प्रेसिडेन्सी*** के मिलिटरी बोर्ड के अन्तर्गत ही यहां के निर्माण कार्यों का सम्पादन भी किया जाता था।

नवम्बर, 1801 में गोरखपुर जनपद को अवध के नवाब वज़ीर के द्वारा ईस्ट इण्डिया कम्पनी को सौपें जानें के समय, यातायात एवं संचार व्यवस्था की स्थिति अन्य सभी अभ्यर्पित क्षेत्रों की तरह ही अत्यन्त जर्जर थी। तात्कालीन गोरखपुर, प्रशासन–विहीन तथा अराजकतापूर्ण स्थिति में था। जमींदारों का उत्पीड़न, सड़कों का अभाव तथा डाकुओं का अत्याचार आम बात थी।[16] ऐसी अराजकता पूर्ण स्थिति में सड़कों का विकास सम्भव ही नहीं था क्योंकि इनके विकास के लिए समृद्ध एवं व्यवस्थित शासन प्रणाली की आवश्यकता होती है। गोरखपुर जनपद के कम्पनी शासन के अन्तर्गत आनें के पश्चात् सड़क निर्माण एवं विकास के क्षेत्र में शासक वर्ग के हितों के संदर्भ में शासन की ओर से अभिरुचि ली जानें लगी।[17] परन्तु क्रुक ने बुकानन को उद्धृत करते हुए लिखा है कि उन्नीसवीं शताब्दी के पहले दशक में परिणाम असंतोष जनक रहा।[18] उन्नसवीं शताब्दी के प्रारम्भिक दशकों में गोरखपुर जनपद के अन्तर्गत आने वाले कुछ मार्गों पर लकड़ी के पुलों का निर्माण स्थानीय जनता के प्रयत्नों से होने लगा था जिससे सड़क यातायात की कुछ बाधाएं कम होने लगी थीं। इनके निर्माण कार्य के लिए यात्रियों से प्राप्त दान–राशि का उपयोग किया जाता था। जनपद में लढ़िया अथवा बैलगाड़ियों के लिए उपयोगी अनेंक अच्छी सड़कें थीं जिनका प्रयोग शुष्क मौसम में किया जा सकता था। परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि भद्रपुरुषों (अंग्रेजों) को शिकार के मनोरंजन में सुविधा प्रदान करने के लिए भी अनेक सड़कों का निर्माण कराया गया था।[19] यद्यपि कि बुकानन इस बात पर सन्देह प्रकट करतें हैं, परन्तु इसे सिद्ध करने के लिए उनके पास उचित तर्कों का अभाव है।[20]

तत्कालीन गोरखपुर जनपद में जमींदार ही अपने–अपने क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण एवं रख–रखाव का कार्य करते थे। इसके निरीक्षण का उत्तरदायित्व न्यायधीश का होता था। वही यह निर्णय करता था कि जनपद में कहाँ–कहाँ सड़क निर्माण एवं मरम्मत की आवश्यकता है। परन्तु अपनी सेवा एवं कार्यालय की विशेष प्रकृति के कारण वह प्रायः यह जान पाने में असमर्थ रहता था। न्यायधीश जमींदारों

को सड़क निर्माण का आदेश देता था, परन्तु उदण्ड जमींदार अपना कार्य नहीं करते थे और भ्रष्ट कर्मचारियों की मिली भगत से न्यायाधीश को यह संस्तुति भेज दी जाती थी कि सड़क निर्माण का कार्य पूरा हो गया है जबकि वास्तव में सड़क अपूर्ण रहती थी। इस तरह सड़क निर्माण से सम्बन्धित पूरी योजना असफल हो जाती थी।[21] यह तत्कालीन दोषपूर्ण पद्धति की देन थी।

उन्नीसवीं शताब्दी के प्रारम्भिक वर्षों में गोरखपुर जनपद में सड़कों की आवश्यकता रेखांकित करते हुए मार्टिन बताते हैं कि सड़कें इसलिए आवश्यक नहीं थी कि यूरोपियन अपनी गाड़ियों के साथ उतनी तेजी से चलें जितनी तेजी से इग्लैण्ड में चलते थे बल्कि परिक्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों तथा बाजारों को राजधानी से जोड़नें के लिए स्थानीय व्यापारियों को शुष्क मौसम में सामानों को लढ़ियों के द्वारा तथा बरसात के मौसम में यदि सम्भव हो तो बैलों आदि के माध्यम से बाजार तक लाने के लिए, तथा हर समय पैदल अथवा घोड़ों से सुरक्षित रूप में सरकारी अधिकारियों के कार्यालयों तक यात्रा के लिए सड़कों की आवश्यकता थी।[22] ऐसा प्रतीत होता है कि उपरोक्त कारकों के साथ ही सड़कों के निर्माण में, अंग्रेजों द्वारा अपने लिए अनुकूल परिस्थितियों का निर्माण, अंग्रेजी प्रशासन के शिकन्जें को कसना, तथा क्षेत्र का आर्थिक शोषण करने की लालसा आदि कारक भी महत्वपूर्ण थे।

उन्नीसवीं शताब्दी के प्रारम्भिक दशकों में व्यापार में हो रही वृद्धि ने भी जनपद के सड़क–मार्गों की दशा सुधारनें में योगदान दिया। बुकानन के अनुसार 1815 या उसके आस–पास परिक्षेत्र के अधिकांश सामनों की ढुलाई सड़क–मार्गों से ही होती थीं।[23] इससे स्पष्ट होता है कि सड़कें जर्जर स्थिति के बावजूद भी यातायात की सबसे प्रमुख माध्यम थीं। 1830 में मिस्टर रीड, (कलक्टर गोरखपुर), नें उत्साह के साथ यह घोषण की कि गोरखपुर से नेपाल, अवध, सारन, गाजीपुर और तिरहुत को जाने वाले सड़क–मार्ग अच्छी अवस्था में थे।[24] पहले की अपेक्षा इनकें स्तर में सुधार भी हुआ।[25] परन्तु अब भी वर्षा के महीनों में पुलों के अभाव के कारण यातायात लगभग बन्द हो जाता था।[26] टक्कर बांध के निर्माण से पूर्व बांसगांव एवं गोरखपुर के मध्य वर्षा के दिनों में सड़क सम्पर्क लगभग बन्द हो जाता था। परन्तु इन बाधाओं के बावजूद उन्नीसवीं शताब्दी के प्रथमार्द्ध में गोरखपुर जनपद में कच्ची सड़कें पर्याप्त मात्रा में थीं जो जनपद के विभिन्न भागों एवं तहसील मुख्यालयों को एक दूसरे से जोड़ने के साथ ही जनपद मुख्यालय से जोड़ती थीं। पड़रौना, हाटा एवं देवरिया की तहसीलें कच्चे सड़क–मार्गों द्वारा गोरखपुर से जुड़ी थीं।[27] इस समय बस्ती क्षेत्र में भी अनेक सड़के निर्मित हुई थीं जो कि गोरखपुर की ओर आती थी परन्तु इनके मध्य आने वाली नदियों पर पुलों के अभाव के कारण वर्षा–ऋतु में इनके माध्यम से यातायात लगभग असम्भव होता था।[28] गोरखपुर से होकर जाने वाले अनेक सड़क–मार्ग जनपद को आस–पास के जनपदों एवं प्रान्तों से जोड़ते थे। ये मार्ग इस प्रकार थे–[29]

1. **पश्चिम से पूर्व की ओर** – फैजाबाद से गोरखपुर होते हुए बेतिया तक
2. **दक्षिण–पूर्व से उत्तर पश्चिम की ओर–** दीनापुर से गोरखपुर होते हुए अवध में सकरोरा तक।
3. **उत्तर से दक्षिण की ओर–** गोरखपुर नगर से आजमगढ़ तक।
4. **उत्तर से दक्षिण की ओर** – गोरखपुर नगर से गाजीपुर तक।
5. **उत्तर–पूर्व से दक्षिण–पूर्व की ओर–** गोरखपुर नगर से अवध में सुल्तानपुर तक।

थामसन के काल (1843–53) में **नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज** में सड़कों तथा पुलों के निर्माण एवं मरम्मत के काम में तेजी आयी। इनके लिए आवश्यक वित्त की व्यवस्था रोड फण्ड के द्वारा की जाती थी। रोड फण्ड में सार्वजनिक घाटों पर लगाये जाने वाले टोल टैक्स के अतिरिक्त एक प्रतिशत भूराजस्व, जो सड़क उपकर के रूप में भूस्वामियों से वूसला जाता था, जमा किया जाता था।[30] फिर भी उन्नीसवीं शताब्दी के प्रथमार्द्ध तक नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज में सार्वजनिक कार्यों, के लिए अलग से कोई विभाग नहीं था। बल्कि बंगाल प्रेसिडेन्सी के मिलिटरी बोर्ड के द्वारा ही यहां के सार्वजनिक कार्यों का

संचालन किया जाता था। यह मिलिटरी बोर्ड अक्षम एवं अयोग्य होने के साथ ही साथ आगरा (***नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज की राजधानी***) से लगभग नौ सौ मील की दूरी पर कलकत्ता में स्थित था। इस अक्षम व्यवस्था को 1854–55 में लार्ड डलहौजी ने समाप्त कर कर **पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेन्ट** की स्थापना की। सभी प्रान्तों में इस विभाग का गठन किया गया जो केन्द्रीय सरकार के **पब्लिक वर्क्स सेक्रेट्रिएट** के द्वारा नियंत्रित होता था।[31] त्पश्चात् सड़क निर्माण एवं विकास की प्रक्रिया अधिक वैज्ञानिक एवं संतोषजनक होने लगी।[32] नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज में गठित पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेन्ट देश के सबसे अच्छे जनोपयोगी विभागों में से एक सिद्ध हुआ।[33] अब गोरखपुर परिक्षेत्र में भी सड़क निर्माण एवं विकास के क्षेत्र में प्रगति दिखाई देती है।

1880 तक गोरखपुर से प्रारम्भ होने वाली दो मुख्य प्रान्तीय सड़कों को पक्की सड़कों के रूप में निर्मित कर दिया गया जो कि गोरखपुर को वाराणसी एवं फैजाबाद से जोड़ते थे।[34] इनमें से पहली दक्षिण में गोरखपुर से बड़हलगंज, आजमगढ़ होते हुए बनारस तक जाती थी। इसमें 35 मील (56 कि.मी) की पक्की सड़क जनपद की सीमाओं के अन्तर्गत थी। जबकि दूसरी सड़क पश्चिम में गोरखपुर से मगहर, खलीलाबाद, बस्ती होते हुए फैजाबाद तक जाती थी। इसमें मगहर तक की 15 मील (24 कि0मी0) तक की सड़क जनपद की सीमा के अन्तर्गत आती थी।[35]

पुलों के साथ बनाये जाने वाले इन प्रथम श्रेणी के सड़क–मार्गों के निर्माण एवं रख–रखाव में सबसे बड़ी बाधाएं, अनेक नदियां, अथवा ताल होते थे जिनसे होकर ये सड़कें गुजरती थीं। गोरखपुर–बड़हलगंज–बनारस मार्ग पर बड़हलगंज में निर्मित प्रसिद्ध टक्कर बांध तत्कालीन समय में प्राकृतिक बाधाओं पर विजय का एक उदाहरण था। यह बांध अमियार एवं बिगरा या बिजरा ताल, जिनका बरसात के मौसम में मीलों तक प्रसार हो जाता था, के ऊपर निर्मित किया गया था। यह दो अत्यधिक बड़े एवं दो छोटे पुलों के साथ तीन मील (4.8 कि0मी0) लम्बा बांध था। इस मजबूत बांध का निर्माण कार्य 1850 में पूरा किया गया। गोरखपुर के तत्कालीन कलक्टर मि0 टक्कर के नाम पर इसका नामकरण किया गया।[36] इस सड़क पर यातायात बहुत अधिक संचालित होता था परन्तु भार अधिक नहीं था। इसे पहली बार 1865 में जनपद की सीमा के अन्तर्गत बड़हलगंज तक (अर्थात् 35 मील तक) एक लाख रूपये की लागत से पक्के मार्ग के रूप में परिवर्तित किया गया था।[37] पूरी सड़क 1875 तक पक्की कर दी गयी।[38] यह सड़क, जिस पर पूरे वर्ष भर बनारस एवं आजमगढ़ तक तेज यातायात संचालित होता था, सामरिक मामलों के साथ ही साथ व्यापारिक मामलों की दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण था।[39]

गोरखपुर खलीलाबाद–बस्ती–फैजाबाद की प्रथम श्रेणी की प्रान्तीय सड़क पर राप्ती एवं उसकी कुछ सहायक धाराओं के द्वारा बाधाएँ उपस्थित की जाती थीं।[40] जनपद के तत्कालीन इंजीनियर मिस्टर पियर्ट का विचार था कि सड़कों वाले बांधों पर पुलों का निर्माण वर्षा के दिनों में इनकी कमजोरी के प्रमुख कारण हैं। गोरखपुर–खलीलाबाद–बस्ती–फैजाबााद की यह सड़क 1869–70 में बांध के द्वारा सुरक्षित किये जाने के साथ ही साथ जनपद में आंशिक रूप से पक्की की गयी। 1873 में इस सड़क की व्यापक मरम्मत की गयी तथा नदी के कटान से होने वाली क्षति को रोकने के लिए नये बांध का निर्माण किया गया।[41] 1871 तक इस सड़क की देखभाल के लिए वार्षिक अनुदान ही सहारा था, परन्तु इसके पश्चात् इसके रख–रखाव के लिए एक संगठित व्यवस्था लागू की गयी। मि0 पियर्ट के अनुसार इस तरह की प्रान्तीय सड़कों की मरम्मत का वार्षिक खर्च 300रू0 प्रति मील था।[42] गोरखपुर–बस्ती–फैजाबाद मार्ग पर गोरखपुर जनपद के अन्तर्गत आनें वाली सोलह मील की सड़क को 1870–80 के बीच पूरी तरह से पक्की सड़क के रूप में परिवर्तित कर दिया गया।[43] इसी दशक में इस मार्ग पर यातायात को निर्वाध बनाने के लिए तरइना नदी पर 1877–78 में 81565 रू0 की लागत से पुल का निर्माण किया गया।[50] 1880 तक गोरखपुर सिविल स्टेशन के अन्तर्गत 15 मील पक्की सड़क थी जिसका रख–रखाव नगरपालिका के द्वारा होता था। 1880 तक गोरखपुर जनपद में कुल 66 मील पक्की सड़कें थीं[45] जो कि

प्रथम श्रेणी की सड़कों के अन्तर्गत आती थीं। 1880 तक जनपद में 912 मील कच्ची सड़कें थीं जिन्हें द्वितीय एवं तृतीय श्रेणी की सड़कों के अन्तर्गत रखा जाता था। इनकी चौकसी **पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेन्ट** के द्वारा की जाती थीं। गोरखपुर जनपद में प्रथम नियमित बन्दोबस्त के पश्चात् प्रारम्भ की गई ***रोड एण्ड फेरी कमेटी*** के द्वारा निर्मित की गयी सड़कें ***डिस्ट्रिक्ट*** बोर्ड के गठन के उपरान्त उसके संरक्षण में दे दी गयी।[46]

जनपद की 912 मील लम्बी द्वितीय एवं तृतीय श्रेणी की कच्ची सड़कों में से 476 मील लम्बी सड़के द्वितीय श्रेणी की थीं। इन सड़कों को ऊँचा बनाने के साथ ही इनके बीच आने वाली नदियों पर पुलों का निर्माण भी किया गया था। शेष कच्ची सड़कें जो तीसरे श्रेणी के अन्तर्गत आती थी, वे समान्यतया ग्रामीण सड़कें थीं जो प्रायः लढ़िया आदि के यातायात को ध्यान में रखते हुए बनायी गयी थीं तथा कहीं–कहीं पर इन पर पुलों का निर्माण भी किया गया था। परन्तु इन सड़कों पर वर्षा के कारण होने वाली क्षति से निपटने के लिए सदैव मरम्मत की आवश्यकता पड़ती रहती थी। इन पर मरम्मत के लिए आने वाला वार्षिक व्यय औसतन 30 रू0 प्रति मील होता था।[47] उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध तक जनपद के अन्तर्गत आने वाली द्वितीय श्रेणी की कुछ महत्वपूर्ण सड़कें थीं–

1– गोरखपुर से निचलौल

2– गोरखपुर से बेतिया द्वारा पड़रौना एवं बांसीघाट

3– गोरखपुर से छपरा द्वारा देवरिया, लार, गुटनीघाट

4– बरहज से पड़रौना

5– गोरखपुर से समउर द्वारा हाटा, कसया।[48]

प्रथम श्रेणी की पक्की सड़कों की कमी के कारण जिले अभियन्ता द्वितीय श्रेणी की सड़कों अच्छी दशा में रखने की कोशिश करते थे। देवरिया, कसया एवं लोटन की ओर जानें वाली सड़कों को उनकी उपयोगिता के कारण अधिक महत्व दिया जाता था जिससे उनकी स्थिति अपेक्षाकृत अच्छी थी। इन सड़क मार्गों में आने वाली नदियों– पर मजबूत पुलों का निर्माण कर सड़क यातायात को निर्विध्न बनाने का प्रयास किया गया था। 1877–78 में 27677 रू0 की लागत से ***लोटन*** से ***चमुखा*** तक के मार्ग को ऊँचा किया गया गोरखपुर–निचलौल मार्ग तथा रिगोली–कैप्टनगंज मार्ग भी अच्छी दशा में थे। ये दोनों सड़कें भी अत्यन्त उपयोगी थीं। गोरखपुर–निचलौल मार्ग, जनपद के उत्तरी भागों से चावल एवं चीनी के व्यापार तथा आवागमन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता था।[49] नेपाल के व्यापारिक उत्पादों की दृष्टि से निचलौल एक महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्र होने के कारण भी इस सड़क की उपयोगिता बहुत अधिक थी। गोरखपुर से दो सड़कें बंगाल की ओर जाती थीः प्रथम गोरखपुर– कसया– काजीपुर होते हुए निकलती थी तथा द्वितीय गोरखपुर –देवरिया– सलमेपुर होते हुए जाती थी।[50]

1880 तक जनपद में 436मील लम्बी तृतीय श्रेणी की कच्ची सड़कें थी जो ग्रामीण अंचलों को मुख्य कस्बों से तथा द्वितीय श्रेणी की कच्ची सड़कों और पुनः इनके माध्यम से प्रथम श्रेणी की सड़कों एवं राजधानी से तथा आस–पास के जनपदों से जोड़ती थीं। 1880 तक गोरखपुर जनपद के अन्तर्गत आने वाली सभी सड़कों की कुल लम्बाई 978 मील थी।

प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय श्रेणी की सड़कों के द्वारा पूरा गोरखपुर जनपद आपस में तथा आस–पास के जिलों, प्रान्तों और नेपाल से जुड़ा हुआ था। यद्यपि कि इनमें से अधिकांश मार्गों की स्थिति दयनीय थी परन्तु इसके बावजूद, इनकें माध्यम से आवागमन एवं व्यापार का एक बड़ा हिस्सा संचालित होता था।

उन्नीसवीं शताब्दी के अन्त तक इन सड़कों के एक बड़े हिस्से का आशानुरूप विकास न हो पाने, अर्थात् इन्हें पक्की सड़कों के रूप में परिवर्तित न कर पाने का मुख्य कारण कंकड़ों को प्राप्त करने

में कठिनाई[51] एवं अनुदान की कमी थी।[52] परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि ब्रिटिश–भारतीय सरकार की औपनिवेशिक शोषण की नीति भी इसके लिए उत्तरदायी थी क्योंकि सड़कों को पक्का बनाने में प्रयोग किये जाने वाले कंकड़ यहाँ पाये जाते थें परन्तु वो भूमि के बहुत नीचे थे जिन्हें खोदकर निकालना खर्चीला होता था और ब्रिटिश सरकार इतना खर्च करने को तैयार नहीं थी। सरकार उन्हीं सड़कों के विकास पर, और उतना ही खर्च करने को तैयार होती थी जिससे उनके सामरिक एवं व्यापारिक हितों की पूर्ति होती रहे।

उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध से देश के अन्य भागों की तरह ही गोरखपुर जनपद की सड़कों का भी उनकी महत्ता के अनुसार अनेक भागों में वर्गीकरण[53] देखने को मिलता है जैसे– प्रोविन्सियल सड़क, प्रथम श्रेणी की पक्की सड़क, द्वितीय श्रेणी की कच्ची किन्तु पुल एवं पुलियाओं से युक्त सड़क, द्वितीय श्रेणी की कच्ची एवं आंशिक रूप से पुल एवं पुलियाओं से युक्त सड़क, तृतीय श्रेणी की कच्ची सड़क, चतुर्थ श्रेणी की कच्ची सड़क। इनमें से **प्रोविन्सियल** सड़कें जिन्होंने पुरानी ***इम्पीरियल*** सड़कों का स्थान लिया था।[54] पूरी तरह से पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेन्ट के नियंत्रण में आती थीं। इन सड़कों को सही दशा में रखने के लिए विभाग के द्वारा प्रत्येक वर्ष औसतन 16900 रू0 खर्च करने पड़ते थे[55]: जबकि अन्य सड़कें स्थानीय प्रशासन की देख–रेख में रहती थीं; जिनकीं देखभाल मुख्यतया डिस्ट्रीक्ट बोर्ड के द्वारा किया जाता था। परन्तु इन सबके बावजूद सड़कों के विकास की गति अत्यन्त ही धीमी थी; तथा बीसवीं शताब्दी के प्रारम्भ में भी इसमें से अधिकांश की स्थिति अत्यन्त दयनीय थी। उन्नीसवीं शताब्दी के अन्त तक गोरखपुर जनपद में सिर्फ 93 मील पक्की सड़कें थीं जो पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेन्ट के नियंत्रण में थी। इनमें से 51 मील सड़कों को पक्का कराने का खर्च स्थानीय कोष से ही वहन किया गया था। इस समय तक गोरखपुर जनपद में 923 मील लम्बी कच्ची सड़कें थीं। इन कुल सड़कों में 100 मील की दूरी तक वृक्ष लगाये गये थे।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1– टी.के. जैन, ट्रान्सपोर्ट इकोनामी, इलाहाबाद, 1979, पृ0 260

2– धर्मभानु, हिस्ट्री एण्ड एडमिनिस्ट्रेशन आफ द नार्थ वेस्ट प्रोविन्सेज 1803–1858, आगरा, 1957, पृ0 321; **आदिम समाज में सड़कों के विकास के लिए देखें;** हिस्ट्री आफ रोड डेवेलपमेन्ट इन इण्डिया : ए ब्रीफ एकाउन्ट आफ दि जेनेसिस एण्ड डेवलपमेन्ट आफ दि इण्डियन रोड सिस्टम, नई दिल्ली, 1963, पृ0 1, रोड ट्रान्सपोर्ट इन इण्डिया : ए स्टडी, डिपार्टमेन्ट आफ एकोनामिक एण्ड मार्केट रिसर्च, हिन्दुस्तान मोटर लिमिटेड, कलकत्ता, 1968, पृ0 1.

3– पी0एन0 चोपड़ा (सम्पादक), द गज़ेटियर आफ इण्डिया : इण्डियन युनियन, जिल्द III, इकोनामिक स्ट्रक्चर एण्ड एक्टिविटीज, नई दिल्ली, 1975, पृ. 703.

4– एन0एन0 घोष, अर्ली हिस्ट्री आफ इण्डिया, इलाहाबाद, 1948, पृ0 137.

5– जे0 डब्लू क्रिन्डले, एनसेन्ट इण्डिया एज डिस्क्राइब्ड बाई मेगस्थनीज एण्ड एरियन, बाम्बे, 1877.

6– आर. शामशास्त्री (अनुवादित) कौटिल्य : अर्थशास्त्र मैसूर, 1951.

7– देखें: **कालिका रंजन कानूनगो, शेरशाह**, कलकत्ता, 1921, पृ0 388.

8– हिस्ट्री आफ रोड डेवलपमेन्ट इन इण्डिया, पूर्वोद्धृत, पृ0 13; कालिक रंजन कानूनगो, पूर्वोद्धृत, पृ0 388; पी0एन0 चोपड़ा, पूर्वोद्धृत, पृ0 704.

9– **देखें:,** मान्टगोमरी मार्टिन, दि एन्टिक्विटीज, टोपोग्राफी एण्ड स्टैटिस्टिक्स आफ ईस्टर्न इण्डिया जिल्द II, भागलपुर, गोरखपुर दिल्ली, 1976, पृ0 347.

10– एच.आर. नेविल, गोरखपुर ए गज़ेटियर बीइंग वाल्यूम XXXI, आफ दि डिस्ट्रिक्ट गज़ेटियर्स आफ दि युनाइटेड प्राविन्सेज आफ आगरा एण्ड अवध, इलाहाबाद, 1929, पृ0 80.

11— **तुलना करें**, एच.आर. नेविल, गोरखपुर डिस्ट्रिक्ट गज़ेटियर : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर्स आफ द युनाइटेड प्रोविन्सेज आफ आगरा एण्ड अवध, इलाहाबाद, 1909, पृ0 81; ओम प्रकाश (राजकीय सम्पादक), उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर्स : गोरखपुर, लखनऊ, 1987, पृ0 138.

12— ग्रिफिथस्, ब्रिटिश इम्पैक्ट आन इण्डिया, लन्दन, 1952.

13— धर्मभानु, पूर्वोद्ध, पृ0 321

14— दि इम्पेरियल गज़ेटियर, आफ इण्डिया, जिल्द— IV, आक्सफोर्ड पृ0 307, (प्रकाशन वर्ष अंकित नहीं)

15— डी0अवस्थी, द डॉन आफ माडर्न एडमिनिस्ट्रेशन (थामसोनियन एरा— 1843—53), दिल्ली, 1972, पृ0 105.

16— एडविन टी एटकिन्सन, (सम्पादक), स्टैटिस्टिकल, डिस्क्रिप्टिव एण्ड एकाउन्ट आफ द नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज आफ इण्डिया जिल्द VI, (कानपुर, गोरखपुर, बस्ती), इलाहाबाद, 1881, पृ0 451.

17— एच.आर. नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 80.

18— डब्लू, क्रुक, द नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज आफ इण्डिया : देयर हिस्ट्री, इथोनोलाजी एण्ड एडमिनिस्ट्रेशन, वाराणसी, 1971, पृ0 164.

19— तुलना करें, मान्टगोमरी मार्टिन, पूर्वोद्धृत, पृ0 579; नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 80—81.

20— डब्लू, क्रुक, पूर्वोद्धृत, पृ0 164.

21— मान्टगोमरी मार्टिन, पूर्वोद्धृत, पृ0 580.

22— वही, पृ0 580.

23— एच.आर. नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 80; मान्टगोमरी मार्टिन, पूर्वोद्धृत, पृ0 577

24— एच0आर0 नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 80.

25— देखें, ओम प्रकाश, पूर्वोद्धृत, पृ0 138.

26— वही,

27— के0एन0 पाण्डेय (राजकीय सम्पादक) उत्तर प्रदेश डिस्ट्रक्ट गज़ेटियर्स : बस्ती, लखनऊ 1988, पृ0 127

28— एच0आर0 नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 81

29— एडवर्ड थार्नटन, ए गजेटियर आफ द टेरिटरीज अण्डर द गवर्नमेण्ट आफ द ईस्ट इण्डिया कम्पनी एण्ड द नेटिव स्टेट्स आन द कान्टिनेन्ट आफ इण्डिया, दिल्ली, 1984, पृ0 353.

30— बोर्ड आफ रेवेन्यू प्रोसीडिंग्स, नं0 1—18, दि0 25 अगस्त 1843; बोर्ड आफ रेवेन्यू प्रोसीडिंग्स, नं0 41, दि0 13 अक्टूबर 1843, एन.ए.आई.

31— द इम्पीरियल गज़ेटियर आफ इण्डिया, जिल्द IV, पूर्वोद्धृत, पृ0 307.

32— द इम्पीरियल गज़ेटियर आफ इण्डिया, जिल्द III, पूर्वोद्धृत, पृ0 406.

33— धर्मभानु, पूर्वोद्धृत, पृ0 328.

34— ओम प्रकाश, पूर्वोद्धृत, पृ0 139.

35— वही, पृ0 139; एटकिन्स, पूर्वोद्धृत, पृ0 307; एच0आर0. नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 83.

36— वही,

37— वही,

38— ओम प्रकाश, पूर्वोद्धृत, पृ0 139.

39— एटकिन्सन, पूर्वोद्धृत, पृ0 308.

40— वही,

41— वही,

42— वही, पृ0 307

43— एच0आर0 नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 83

44— देखें, रिपोर्ट आन द एडमिनिस्ट्रेशन आफ द नार्थ वेस्टर्न प्रोविन्सेज एण्ड अवध फार द ईयर 1877—78, इलाबााद 1879.

45— एच0आर0 नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 83

46— वही, पृ0 83.

47— एटकिन्सन, पूर्वोद्धृत, पृ0 308

48— वही, पृ0 309

49— वही,

50— एच0आर0 नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 77.

51— एटकिन्सन, पूर्वोद्धृत, पृ0 309.

52— एच0आर0 नेविल, पृ0 पूर्वोद्धृत, पृ0 84.

53— एच0आर0 नेविल, पूर्वोद्धृत, पृ0 84.

54— वही,

55— वही,

●