

## परिवहन इतिहास और समाज का ऐतिहासिक विकास

Neelu Kumari\*, Prof.(Dr.) Anant Prasad Gupta  
Department of History, Purnea University, Purnea  
Email: \*neelujha0000@gmail.com

**सारांश:** परिवहन का इतिहास और समाज का ऐतिहासिक विकास हमेशा आपस में घनिष्ठ रूप से जुड़े रहे हैं। परिवहन नेटवर्क का विस्तार अपने आरंभ से ही एक सतत प्रक्रिया रही है, जो स्थानिक प्रसार (spatial diffusion) के माध्यम से होती है और साथ ही यह कई आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक और भौतिक शक्तियों से प्रभावित एक अनियमित या अस्थायी प्रक्रिया भी है। यद्यपि यह माना जाता है कि सड़कें अधिकांश विश्व में मानव निर्मित सबसे लंबे समय तक रहने वाले अवसंरचना तत्वों में से एक हैं, सड़क नेटवर्क की प्रारंभिक उत्पत्ति का इतिहास आज अधिकांशतः खो चुका है।

भारत में परिवहन भूगोल (transport geography) पर शोध अधिकतर यांत्रिक और संकीर्ण दृष्टिकोण (instrumentalist and narrow approach) पर आधारित रहा है। ऐसे विकासशील देशों जैसे भारत में परिवहन प्रणाली को बड़े ऐतिहासिक संदर्भ में स्थित समझने का समग्र दृष्टिकोण सीमित है। केवल वर्तमान डेटा पर काम करना, जो अक्सर अस्थायी कारकों को दर्शाता है, संगठन की दृष्टि से संतोषजनक समझ प्रदान नहीं करता।

इसलिए, इस अध्ययन के उद्देश्य के लिए ऐतिहासिक भूगोल (historical geography) का दृष्टिकोण अपनाया गया है, ताकि अध्ययन क्षेत्र में ऐतिहासिक और भौगोलिक संदर्भ द्वारा संयुक्त रूप से निर्मित परिवहन भूगोल की स्थिति को स्पष्ट किया जा सके। इस पेपर में यह तर्क प्रस्तुत किया गया है कि कूच बिहार में मौजूद भौगोलिक सीमाओं, विदेशी नीतियों में परिवर्तनों और शासकों के बीच सत्ता के हस्तांतरण ने अध्ययन क्षेत्र में परिवहन प्रणालियों की प्राथमिकताओं को बदलने में योगदान दिया। अतः, कूच बिहार में परिवहन प्रणाली का विकास ऐतिहासिक और भौगोलिक संदर्भ में गहराई से निहित है।

[Kumari, R. and Gupta, A.P. परिवहन इतिहास और समाज का ऐतिहासिक विकास. *The International Journal of Interpretation, Observation and Analysis*, 2025; Volume 3, Issue 1:251-260 (July-September). ISSN 2349-0713, Peer-reviewed (online/offline), Refereed, Indexed and International Journal (Since 2013), Global Impact Factor: 5.776

**मुख्य शब्द:** औपनिवेशिक काल, परिवहन विकास, ऐतिहासिक भूगोल, सड़क परिवहन, जलमार्ग

### परिचय (Introduction):

परिवहन का अध्ययन इस बात से संबंधित है कि परिवहन किस प्रकार किया जाता है और इसके विभिन्न साधनों जैसे सड़क, जलमार्ग, रेल और वायु मार्ग को देखा जाता है (Saxena, 2005)। परिवहन का इतिहास और समाज का ऐतिहासिक विकास हमेशा आपस में घनिष्ठ रूप से जुड़े रहे हैं (Dostál & Adamec, 2011)। लगभग कोई भी समाज केवल आत्मनिर्भर चरित्र वाला नहीं रहा। हमेशा व्यापार, मानव संपर्क और परिवहन होते रहे हैं। विस्तारित व्यापार

और राजनीतिक दबावों ने सुधारों को बढ़ावा दिया, और साम्राज्यों के विस्तार के साथ परिवहन विकास में वृद्धि हुई (Garrison, 2003)।

पिछले दो शताब्दियों में, आंतरिक जलमार्ग, रेल, एयरलाइन और सड़क जैसे परिवहन साधनों का ऐतिहासिक विकास जटिल और बहुआयामी रहा है (Xie & Levinson, 2007)। परिवहन नेटवर्क का विस्तार अपनी शुरुआत से ही स्थानिक प्रसार (spatial diffusion) की सतत प्रक्रिया है और साथ ही यह कई आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक और भौतिक कारकों से प्रभावित अनियमित या

अस्थायी प्रक्रिया भी है (Abdo, 1986; Ogonda, 1986; Taaffe et al., 1963; Xie & Levinson, 2007)।

यह पाया गया है कि पुराने मार्ग अक्सर नदियों के किनारे चलते हैं (Burghardt, 1969; Sarkar, 1982)। इसका कारण यह हो सकता है कि लोग अपने मवेशियों के साथ भोजन और पानी की तलाश में नदी के किनारे घूमते थे, जहाँ उन्हें ये संसाधन आसानी से मिल जाते थे। बाद के समय में, सभ्यता, शहर और गांव भी नदी के किनारे विकसित हुए और ये स्थल भूमि और जलमार्ग दोनों से अन्य स्थानों से जुड़े हुए पाए जाते हैं (Sarkar, 1982)।

परिवहन प्रणाली का विकास केंद्रीय स्थानों के परिवर्तन और वृद्धि से भी घनिष्ठ रूप से जुड़ा है (Ducruet & Lugo, 2013)। Burghardt (1979) ने तर्क दिया कि सड़कें वहीं जाती हैं जहाँ उन्हें जाना होता है और जहाँ सड़कें मिलती या काटती हैं, वहाँ बाजार, नगर और शहर विकसित होते हैं। संक्षेप में, सड़क निर्माता है और शहर उसका निर्माण। कभी-कभी प्राथमिक स्तर पर, स्थानों को प्राथमिकता थी। सड़कें महत्वपूर्ण स्थानों को जोड़ने के लिए बनाई जाती थीं और इस प्रकार, शहरों ने सड़कें “निर्मित” कीं।

हालाँकि यह माना जाता है कि सड़कें मानव निर्मित अवसंरचना के सबसे लंबे समय तक टिकने वाले तत्वों में से एक हैं (Schaefer et al., 2009), लेकिन अधिकांश विश्व में सड़क नेटवर्क की प्रारंभिक उत्पत्ति का इतिहास खो गया है। इसलिए, परिवहन विस्तार को नियंत्रित करने वाली प्रक्रियाओं की हमारी समझ अनुभवजन्य और सैद्धांतिक स्तर दोनों पर सीमित है (Ralston & Barber, 1982)। किसी भी क्षेत्र का परिवहन नेटवर्क आकस्मिक नहीं होता; यह स्वतः नहीं उत्पन्न होता। सड़क और रेल का निर्माण किया जाना आवश्यक है; इसके लिए पुल, फेरी, कटाई, भरण और सड़कों की सतह जैसे निर्माण कार्य आवश्यक होते हैं।

इस प्रकार, परिवहन नेटवर्क कई संभावनाओं के मूल्यांकन का परिणाम होता है, जो ऐतिहासिक संदर्भ में प्राथमिकताओं के सेट के भीतर किया जाता है (Saha, 2018)। भारत में परिवहन भूगोल का शोध काफी देर से शुरू हुआ, और यह अधिकतर विशिष्ट क्षेत्रों से संबंधित वर्णनात्मक शोध लेखों तक सीमित रहा (Saxena, 2005)। यह शोध अधिकतर यांत्रिक और संकीर्ण दृष्टिकोण पर आधारित रहा।

ऐसा व्यापक ऐतिहासिक संदर्भ में परिवहन प्रणाली की आलोचनात्मक समझ विकसित करना, विशेष रूप से विकासशील देशों जैसे भारत में, सीमित रहा है। इसलिए, इस क्षेत्र में मुद्दों की अपर्याप्त प्रतिनिधित्व के कारण समझ में महत्वपूर्ण अंतर रह गया है। वर्तमान शोध इस अंतर को पाटने का प्रयास है।

#### पद्धति (Methodology):

परिवहन प्रणाली का विकास और उसके पैटर्न आर्थिक केंद्रों के स्थानिक-कालिक (spatio-temporal) परिवर्तन, विभिन्न क्षेत्रों और स्थानों के उत्थान या पतन का परिणाम रहे हैं। केवल वर्तमान डेटा पर कार्य करना, जो अक्सर अस्थायी कारकों को दर्शाता है, संगठनात्मक दृष्टिकोण से समझ को संतोषजनक नहीं बनाता (Iofa, 1963)।

इसलिए, ऐतिहासिक-भौगोलिक दृष्टिकोण के बिना, परिवहन प्रणाली जैसे भौगोलिक अवधारणा और उसकी विशिष्ट विशेषताओं की समझ अधूरी रहेगी। इसी कारण से, इस अध्ययन के लिए ऐतिहासिक भूगोल (Historical Geography) का दृष्टिकोण अपनाया गया।

#### डेटा संग्रह और विश्लेषण:

- ऐतिहासिक सामग्री जैसे कि ग्रंथ और मानचित्र (Texts and Maps) अभिलेखागार (archives) से प्राप्त किए गए।

- ऐतिहासिक डेटा को GIS तकनीकों का उपयोग करके मानचित्रों में परिवर्तित किया गया ताकि स्वतंत्रता-पूर्व (pre-independence) अवधि के सड़क नेटवर्क, रेलवे नेटवर्क और जलमार्ग (waterway) के मानचित्र तैयार किए जा सकें।
- अध्ययन के लिए 12 प्रमुख सूचनाकर्ताओं (key informants) को उद्देश्यपूर्ण (purposive) तरीके से चुना गया, जो Cooch Behar के सभी ब्लॉकों का प्रतिनिधित्व करते हैं।
- प्रमुख सूचनाकर्ताओं में भूगोलवेत्ता (geographer), इतिहासकार (historian), यात्री (commuter), शोधकर्ता (researcher), और निजी एवं सार्वजनिक परिवहन कर्मचारी शामिल हैं।
- सूचनाकर्ताओं का साक्षात्कार GIS आधारित सड़क, रेलवे और जलमार्ग मानचित्र की मदद से किया गया, जो स्वतंत्रता-पूर्व अवधि के अभिलेखीय डेटा से तैयार किए गए थे। इसका उद्देश्य परिवहन नेटवर्क का मूल्यांकन और सुधार करना था।

#### डेटा का विश्लेषण:

- ऐतिहासिक सामग्री का आलोचनात्मक और संदर्भगत (contextual) मूल्यांकन किया गया।
- विश्लेषण में content analysis, interpretation, और multi-temporal evaluation techniques का उपयोग किया गया।

#### क्षेत्र का ऐतिहासिक पृष्ठभूमि (Historical Background of the Region):

उत्तर बंगाल का पूरा इतिहास, यद्यपि आदर्श रूप से प्रलेखित नहीं है, सत्ता में लगातार बदलाव और उसके परिणामस्वरूप क्षेत्रीय शक्ति के स्थान में बदलाव को दर्शाता है (Choudhury, 1988)। यह माना जाता है कि वर्तमान उत्तर बंगाल क्षेत्र में केवल अविभाजित दिनाजपुर और मालदा का ऐतिहासिक आधार मजबूत रूप से स्थापित है, जबकि कूच बिहार, जलपाईगुडी और दार्जिलिंग का ऐतिहासिक आधार व्यवस्थित साक्ष्यों द्वारा समर्थित नहीं है (Chaudhuri, 1903; Sarkar, 1982)।

1200 ईस्वी पूर्व बंगाल का कोई अस्तित्व नहीं था (Basu, 2001)। वर्तमान बांग्लादेश के उत्तरी हिस्से और पूरे उत्तर बंगाल का क्षेत्र प्रागज्योतिषपुर क्षेत्र में शामिल था। प्रागज्योतिषपुर का नाम प्राचीन भारतीय पौराणिक ग्रंथों में उल्लिखित है (Banerjee, 1884)। बाद में प्रागज्योतिषपुर का क्षेत्र पौंड्र (Poundrabardhana) और कामरूप में विभाजित किया गया। कोरटोया नदी के पश्चिमी किनारे का क्षेत्र पौंड्रवर्धन कहलाया। कोरटोया नदी के पूर्वी किनारे से ब्रह्मपुत्र नदी तक का क्षेत्र आमतौर पर कामरूप के नाम से जाना जाता था (Ahmed, 1936)।

कूच बिहार जिला प्रारंभिक ऐतिहासिक अवधि में कामरूप के पश्चिमी सीमांत का हिस्सा था (Ahmed, 1936; Barma, 2005; Chaudhuri, 1903; Choudhury, 1988; M. J. Ghosh, 1874; S. Ghosh, 2010; Haughton, 1867; Hunter, 1876; Paul, 1979; N. R. Ray, 2013)।

Harendra Narayan Choudhuri (1903) के अनुसार, “संभवतः किसी भी समय कामरूप देश ने पूरी तरह किसी एक सत्ता को स्वीकृति नहीं दी। कूच बिहार का स्वतंत्र रियासत के रूप में कोई अलग अस्तित्व उस देश के विभाजन से पहले नहीं था, जब कोच राजा नरनारायण और उनके भाई शुक्लध्वज (Chila Ray) के बीच सत्ता

विभाजित हुई , मध्य 16वीं शताब्दी में ”  
(Chaudhuri, 1903; S. Ghosh, 2010)।

कामरूप का सबसे प्रारंभिक ज्ञात राजा महिरंगा दानव था, जिसे देश का पहला राजा माना जाता है। उनके बाद तीन राजाओं का शासन हुआ। इसके बाद प्रागज्योतिषपुर पर किरात जाति के लोगों का अधिकार रहा। 639 ई. में भास्कर वर्मन कामरूप के महत्वपूर्ण शासक बने। गुप्त और पाला शासन के बाद , क्षेत्र पर कोच , मेच, गारो और भोट जनजातियों का प्रभुत्व हो गया।

13वीं शताब्दी में , कामरूप राज्य का नाम बदलकर काम्तापुर रखा गया , जब राजधानी को स्थानांतरित किया गया (वर्तमान में Gosanimari, जो वर्तमान कूच बिहार नगर से 15 मील दक्षिण में स्थित है)। इसके बाद राज्य का नाम काम्ता हो गया और 19वीं शताब्दी के अंत तक काम्ता पूर्वी भारत का राजनीतिक और सांस्कृतिक केंद्र बन गया।

**तालिका 1: डेटा के स्रोत (Sources of Data)**

दस्तावेज़ का नाम और विवरण	संदर्भ अवधि
कूच बिहार राज्य का वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट। कूच बिहार: कूच बिहार राज्य प्रेस।	1876-1936
जिला जनगणना हैंडबुक, कूच बिहार। भारत की जनगणना	1941-2011
जिला सांख्यिकीय हैंडबुक , कूच बिहार। कूच बिहार: ब्यूरो ऑफ़ एप्लाइड इकॉनॉमिक्स एंड स्टैटिस्टिक्स, पश्चिम बंगाल सरकार	1985-2012
कूच बिहार का प्रारूप विकास योजना 2008-09 से 2012-13। कूच बिहार नगर पालिका , कूच बिहार	2008-2013
Majumdar, D. (1977). पश्चिम बंगाल जिला गज़ेटियर्स , कोच बिहार (पृष्ठ 114-140)। पश्चिम बंगाल सरकार	1977 तक
Major James Rennell के जर्नल्स , बंगाल एटलस में 1764-1767 के मानचित्र शामिल। Chatterjee S. P., बंगाल और पूर्वी पाकिस्तान में संसाधन वितरण का भौगोलिक विश्लेषण। Orient Longmans, बॉम्बे, भारत (1949)	1946
NBSTC के वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट	1970-1990

काम्ता राज्य पर क्रमिक रूप से स्थानीय राजाओं ने शासन किया , जिनकी शुरुआत 1255 ई. में संध्या राय से हुई और 1482 ई. में नीलांबर तक चली। Hunter (1876) के अनुसार, पाल वंश के बाद खेन वंश का शासन आया। मुस्लिम सेनापति हुस्सासिन साह ने 1493 ई. में काम्ता पर विजय प्राप्त की (Ahmed, 1936), लेकिन उन्होंने 12 वर्ष से अधिक समय तक क्षेत्र पर नियंत्रण नहीं बना पाया। मुस्लिमों के निष्कासन के बाद , काम्ता राज्य अराजकता में डूब गया।

**कूच बिहार क्षेत्र का ऐतिहासिक पृष्ठभूमि (जारी):**

इस बीच, कोच सरदार धीरे-धीरे सत्ता में उभरने लगे। 1515 ईस्वी में , विश्वसिंह ने राज्य पर आक्रमण किया और मुस्लिम शासक को पराजित कर दिया। विश्वसिंह ने एक साम्राज्य की स्थापना की, जो डारांग (उच्च बंगाल) से फैला हुआ था।

दस्तावेज़ का नाम और विवरण	संदर्भ अवधि
पश्चिम बंगाल के वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट	2012-2015
मोटर वाहन – सांख्यिकीय वर्ष पुस्तिका भारत, 1018; परिवहन उपक्रमों का संचालन	1917-1947
Survey of India Map, Sheet No. 78, Scale 1:1000000, 1917, दार्जिलिंग	1917
Survey of India Map, Sheet No. 78/B, 78/F, 78/G, Scale 1:253440, कूच बिहार, जलपाईगुड़ी, रंगपुर	1936, 1943, 1944
अमेरिकी सेना ( Army Map Services) द्वारा तैयार मानचित्र , Corps of Engineers, US Army, Washington DC; 1955 में Survey of India 1930-33 की आधी इंच श्रृंखला से संकलित, Sheet Number NG 45-8, Scale 1:2500000	1955
Arc Map, Google Map, Open Street Map, Scale 1:28000	1947 के बाद
जिला जनगणना हैंडबुक, कूच बिहार, भारत की जनगणना 1961	1961

महाराजा विश्वसिंह के अवकाश ग्रहण के बाद , नरनारायण (1533-1583 ई.) राजा बने, जिन्होंने गौर्न के गवर्नर को पराजित किया और देश का विस्तार गंगा तक किया। कूच बिहार राजा धारेंद्र नारायण के साथ किए गए समझौते के अनुसार , कूच बिहार का उत्थान महाराजा शिवेंद्र नारायण (1839-1847 ई.) के शासनकाल से शुरू हुआ और यह स्थिति 15 अगस्त 1947 तक बनी रही, जब भारत ने ब्रिटिश औपनिवेशिक शासकों से स्वतंत्रता प्राप्त की।

भारत के विभाजन के हिस्से के रूप में , 1947 में बंगाल के ब्रिटिश भारतीय प्रांत भारत और पाकिस्तान के बीच राडक्लिफ़ लाइन के आधार पर विभाजित किए गए। ब्रिटिशों के प्रस्थान के समय, 565 रियासतें विभाजन से अप्रभावित थीं और स्वतंत्र रूप से यह तय कर सकती थीं कि वे भारत या पाकिस्तान में शामिल होंगी या स्वतंत्र रहेंगी।

कूच बिहार के अंतिम राजा , महाराजा जगदीपेंद्र नारायण भूपबहादुर ( 1922-1949 ई.) ने

भारतीय डॉमिनियन में शामिल होने का निर्णय लिया। 28 अगस्त 1949 को कूच बिहार के महाराजा और भारत के गवर्नर-जनरल के बीच हुए कूच बिहार विलय समझौते ( **Cooch Behar Merger Agreement**) के आधार पर , कूच बिहार भारतीय डॉमिनियन में शामिल हो गया।

12 सितंबर से 31 दिसंबर 1949 के बीच, कूच बिहार भारत सरकार में एक **मुख्य आयुक्त प्रांत (Chief Commissioner's Province)** के रूप में कार्यरत रहा। 'Government of India Act, 1935' की धारा 290(a) के आदेश के माध्यम से , कूच बिहार 1 जनवरी 1950 से पश्चिम बंगाल में विलय कर दिया गया। पश्चिम बंगाल सरकार ने **Cooch Behar (Assimilation of State Laws) Act, 1950** को अधिनियमित किया और 1 जनवरी 1950 से कूच बिहार को पश्चिम बंगाल का एक जिला घोषित किया (Saha, 2017)।

कूच बिहार राज्य की 14वीं राजशाही और ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कंपनी के बीच , 5 अप्रैल 1773 को, कूच बिहार राज्य औपनिवेशिक

ब्रिटिश सम्राट के अधीन एक **फ़्यूडटरी स्टेट (feudatory state)** बन गया। महाराजा हरेंद्र नारायण (1801-1839 ई.) के शासनकाल तक, ब्रिटिश औपनिवेशिक सरकार कूच बिहार प्रशासन में पूर्ण प्रभुत्व स्थापित नहीं कर सकी।

### भौगोलिक संदर्भ

कूच बिहार, निचले गंगा मैदान के बारिंद ट्रैक्ट का हिस्सा है, जहाँ जिले के दक्षिण-पूर्वी हिस्से में भूमि समतल है और हल्का ढलान पाया जाता है। कुछ क्षेत्रों में जलभराव की संभावना अधिक है। इस जिले की अधिकतम ऊँचाई 115 मीटर और न्यूनतम ऊँचाई 20 मीटर (सामुद्रिक सतह से) है (S. N. Ghosh, 1981)। जिले का भौगोलिक स्थान महत्वपूर्ण है। यह पूरी तरह से डुआर्स क्षेत्र में, पूर्वी हिमालय की तलहटी में स्थित है। उपमहाद्वीप के पूर्वी किनारे पर होने के कारण, यहाँ वर्षा की मात्रा बहुत अधिक होती है, छेरापूँजी के बाद। इस क्षेत्र से कई बड़े नदियाँ बहती हैं, जिनकी विशेषताएँ स्पष्ट रूप से दिखाई देती हैं। नदी की धारा बदलने की घटनाएँ आम हैं। अधिकांश नदियाँ पर्वतीय क्षेत्रों से मैदानों में बहती हैं, इसलिए ढलान में अचानक बदलाव के कारण उनका प्रवाह नियंत्रित नहीं हो पाता और इससे बाढ़ जैसी स्थिति उत्पन्न होती है।

### स्वतंत्रता पूर्व कूच बिहार में परिवहन भूगोल

19वीं सदी के उत्तरार्ध से पहले भारत में विशेषकर बंगाल और कूच बिहार में कोई स्पष्ट परिवहन नीति नहीं थी। ईस्ट इंडिया कंपनी ने 1854 में सार्वजनिक निर्माण विभाग की स्थापना के माध्यम से बंगाल प्रेसीडेंसी में सैन्य और वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए परिवहन नीति अपनाने का प्रयास किया।

हालांकि ईस्ट इंडिया कंपनी ने 1773 में कूच बिहार में प्रभुत्व स्थापित किया, वह 1848 से पहले कूच बिहार के आंतरिक मामलों को नियंत्रित करने में असफल रही। परिणामस्वरूप, 1848 से पहले कूच बिहार पर ईस्ट इंडिया कंपनी की परिवहन नीति का प्रभाव बहुत कम था।

कूच बिहार राज्य ने अपनी पहली व्यवस्थित परिवहन नीति महाराजा नृपेन्द्र नारायण के शासनकाल में अपनाई, जब 1893 में रेलवे की शुरुआत और संचार सुधार निधियों की स्थापना की गई (Pal, 2015a, 2015b)।

प्राचीन काल में, वर्तमान कूच बिहार प्राचीन प्रज्ञोतिषपुर, बाद के काल का कामरूप और पौंड्रबर्धन के किनारे क्षेत्र में स्थित था। क्षेत्र में कोई महत्वपूर्ण शहरी केंद्र न होने और सीमांत क्षेत्र होने के कारण, कूच बिहार में परिवहन प्रणाली के विकास की आवश्यकता को अनदेखा किया गया, जब तक कि 15वीं सदी में खेन् राजवंश का उदय नहीं हुआ।

इस समय के दौरान, कई प्रमुख व्यापार मार्ग इस क्षेत्र से होकर गुजरते थे, जो कूच बिहार को भूटान और तिब्बत के प्रवेश द्वार के रूप में जोड़ सकते थे। इसके अलावा, कूच बिहार की स्थिति तिस्रह्यपुत्र अंतरधारा क्षेत्र में होने के कारण, यह क्षेत्र ट्रामरालिप्टा और चट्टाग्राम बंदरगाह से नाव द्वारा जुड़ा हुआ हो सकता था (Bhattacharyya, 1974)।

### 15वीं सदी में कूच बिहार में परिवहन का विकास

15वीं सदी में, जब खेन् राजाओं की राजधानी कामतपुर (वर्तमान कूच बिहार शहर के दक्षिण-पश्चिम में 14 मील दूर) बनी, कूच बिहार का परिवहन कामतपुर शहरी केंद्र के आसपास कई सड़कों के निर्माण के साथ सुधर गया। खेन् राजा राज्य की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कई सैन्य सड़कें बनवाते थे। दिल्ली सल्तनत के प्रांतीय प्रशासन का केंद्र होने के कारण रंगपुर को कामतपुर से जोड़ने के लिए खेल राजा ने नीलम्बरी सड़क का निर्माण किया। धार्मिक स्थल जलपेश को भी कामतपुर से सड़क द्वारा जोड़ा गया।

16वीं सदी में कूच बिहार में कोच वंश के शासक उभरे (G. C. Ghosh, 1993)। इस वंश के दूसरे राजा ने असम तक सड़क का निर्माण किया ताकि

सेना की आवाजाही और पूर्वी भाग में राजा के प्रभुत्व को सुनिश्चित किया जा सके ( Barman, 2014)। कूच बिहार के कोच राजा खेन् राजाओं द्वारा विकसित सड़क नेटवर्क को भी बनाए रखते थे (Touche, 1910)।

कूच बिहार का परिवहन पूरी तरह भौगोलिक परिस्थितियों पर निर्भर था। तिस्ता , सोनकोष, रैडक, कालजानी, तोर्शा, जलधका जैसी कई हिमनदी और शीत जल से बनने वाली नदियाँ उत्तर-पश्चिम से उत्तर-पूर्व की ओर बहती हैं और महान ब्रह्मपुत्र नदी में मिलती हैं। क्षेत्र में मानसून के दौरान भारी वर्षा और मिट्टी की उपजाऊ स्थिति के कारण सड़कें कीचड़ में बदल जाती थीं और अप्रवेश्य हो जाती थीं। उस समय , जलमार्ग ही परिवहन का एकमात्र माध्यम था ( K. C. Das, 1989; Debnath, 2018; Martin, 1849)। मौसमी उतार-चढ़ाव पारंपरिक परिवहन प्रणाली की मुख्य समस्या थी (U. Roy, 2014)।

दिलचस्प बात यह है कि कूच बिहार क्षेत्र में हिमालयी नदियाँ और मुलायम अवसादी मिट्टी मिलती थीं। मानसून के दौरान , हिमालय और उप-हिमालय के जलग्रहण क्षेत्रों में भारी वर्षा से नदियाँ अक्सर बाढ़ फैलाती और अपनी धारा बदलती थीं ( Dey, 2015)। बार-बार धारा बदलने के कारण सड़कें अक्सर नष्ट हो जाती थीं। मानसून में कूच बिहार की उग्र नदियाँ शायद ही नौकायन योग्य रहती थीं। सर्दियों में , नदियों का जल स्तर घट जाता और नौकायन असंभव हो जाता। लेकिन नवंबर से जुलाई तक सड़कें परिवहन के लिए उपयुक्त हो जाती थीं।

रेलवे के आगमन से पहले , जलमार्ग सड़क की तुलना में सुरक्षित , सस्ता और आसान माध्यम था। इसलिए, माल और यात्रियों के परिवहन के लिए जलमार्ग प्राथमिक साधन के रूप में अधिक उपयोग किए जाते थे (S. K. Roy, 2016)।

स्वतंत्रता पूर्व काल में , कूच बिहार को उत्तर में भूटान, पूर्व में असम और दक्षिण में रंगपुर

प्रशासन के साथ घनिष्ठ संबंध बनाए रखने पड़ते थे। कूच बिहार की नदियाँ मुख्य रूप से उत्तर से दक्षिण बहती थीं। किसी भी पूर्व-पश्चिम सड़क को इन नदियों और उनके कई चैनलों और निर्जन विस्तारों को पार करना पड़ता था। डुआर्स क्षेत्र की भौगोलिक परिस्थितियों के कारण , नदियाँ नौकायन योग्य नहीं थीं। इसलिए कूच बिहार से उत्तर की ओर जाने के लिए सड़क परिवहन पर निर्भर रहना पड़ता था। असम तक पहुँच सड़क और ब्रह्मपुत्र नदी द्वारा नौकायन दोनों माध्यमों से संभव था।

इस प्रकार , कूच बिहार की मूल सड़क नीति मुख्यतः उत्तर-दक्षिण दिशा में सड़कें बनाने की थी, ताकि रंगपुर के सड़क नेटवर्क को पश्चिमी डुआर्स से जोड़ा जा सके ( Majumdar, 1977)। इसलिए, स्वतंत्रता पूर्व और उपनिवेशकालीन काल में कूच बिहार का परिवहन और संचार मुख्यतः रंगपुर जिले (वर्तमान बांग्लादेश) पर निर्भर था , क्योंकि रंगपुर दिल्ली सल्तनत के मुस्लिम शासकों के आगमन के बाद प्रांतीय प्रशासन का केंद्र बन गया।

उपनिवेशकालीन अवधि में, कूच बिहार राज्य की सड़क नीति का उद्देश्य पूर्व-पश्चिम संचार बनाए रखना था। पश्चिमी मार्ग उप-विभागों को जोड़ने के लिए महत्वपूर्ण था , जबकि पूर्वी मार्ग कूच बिहार के लिए रंगपुर और कोलकाता (निकटतम ब्रिटिश मुख्यालय) से संचार बनाए रखने के लिए आवश्यक था (Saha, 2018)।

वास्तविक प्रगति 19वीं सदी के अंतिम चौथाई के बाद शुरू हुई , जब 1893 में रेलवे की शुरुआत और संचार सुधार निधियों की स्थापना हुई ( B. Das, 2000, 2014)। रेलवे के आगमन के समय (1893), कूच बिहार राज्य के संरक्षण में , कूच बिहार के जलमार्गों का रेलवे के साथ कड़ा प्रतिस्पर्धा में था ( Chakraborty, 2016; Da, 2018; Donaldson, 2010; U. Roy, 2014)।

कूच बिहार राज्य के सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा संचार सुधार निधियों का उपयोग नई सड़क निर्माण, सड़क सुधार और नदियों पर पुल बनाने के लिए किया गया, ताकि कूच बिहार राज्य रेलवे को पर्याप्त यातायात प्रदान किया जा सके (Paul, 2000)। इस अवधि में बड़ी संख्या में सहायक सड़कें बनाई गईं। परिणामस्वरूप, कूच बिहार के जलमार्गों का महत्व धीरे-धीरे कम हो गया। रेलवे मुख्य परिवहन माध्यम बन गया, जिसके तहत सड़क और जलमार्ग परिवहन सहायक साधन के रूप में बने रहे।

### निष्कर्ष

प्रारंभ में, कूच बिहार का परिवहन प्रणाली कामतपुर केंद्रित थी। कामतपुर के पतन और कोच वंश के राज्य के रूप में कूच बिहार के उदय के साथ, परिवहन प्रणाली का गुरुत्वाकर्षण केंद्र वर्तमान कूच बिहार शहर की ओर शिफ्ट हो गया। स्वतंत्रता पूर्व कूच बिहार के प्रशासनिक अधिकारियों को पड़ोसी महाशक्तियों जैसे दिल्ली सल्तनत के साथ अच्छे संबंध बनाए रखने पड़ते थे, जिनके मार्ग में धुबरी, रंगपुर, ढाका, गौर और मुर्शिदाबाद जैसे क्षेत्र आते थे। इसी प्रकार, स्वतंत्रता पूर्व कूच बिहार को उत्तर में भूटान के साथ संबंध बनाए रखने के लिए राजभटखावा और बक्सा जैसे स्थानों से जुड़ना पड़ता था (Pommaret, 2000)। उपनिवेशकालीन अवधि में, कूच बिहार को तत्कालीन कोलकाता के साथ रंगपुर के माध्यम से संचार बनाए रखना आवश्यक था।

इस प्रकार, विभिन्न समय अवधियों में कूच बिहार की बदलती विदेश नीति ने परिवहन प्रणाली के संगठन को पुनर्गठित किया। 1876 में रेलवे की शुरुआत से पहले, कूच बिहार की परिवहन प्रणाली मौजूदा भू-जलवायु परिस्थितियों के कारण मुख्यतः आंतरिक जलमार्गों और गाड़ियों पर आधारित सड़क परिवहन प्रणाली पर निर्भर थी। क्षेत्र के स्वतंत्रता पूर्व और उपनिवेशकालीन शासकों ने मुख्यतः प्रारंभिक सड़कों का विस्तार

और सुधार किया। सड़कें उत्तर-दक्षिण दिशा में नदियों के किनारों के साथ बनाई जाती थीं ताकि नदियों के पार करने और नदियों के मार्ग बदलने जैसी भौगोलिक बाधाओं से बचा जा सके।

रेलवे के रूप में तकनीकी नवाचार के आगमन के साथ, कूच बिहार की मौजूदा परिवहन प्रणाली का पुनर्गठन हुआ। जलमार्गों का महत्व कम कर दिया गया और रेलवे को प्राथमिकता दी गई। रेलवे से जोड़ने के लिए कई सहायक सड़क नेटवर्क का निर्माण किया गया। कूच बिहार में पूर्व और पश्चिम को जोड़ने वाली परिवहन प्रणाली बनाई गई ताकि रेलवे को पर्याप्त यातायात प्रदान किया जा सके। इस प्रकार, रेलवे प्रमुख परिवहन माध्यम बन गया, जबकि सड़क और जलमार्ग सहायक साधन के रूप में रह गए।

अतः यह तर्क प्रस्तुत किया जाता है कि कूच बिहार क्षेत्र में भौगोलिक सीमाएँ जैसे नदियों के मार्ग का बदलना, जलवायु परिस्थितियाँ, मिट्टी की स्थिति और राजनीतिक सत्ता के बदलाव से विदेशी नीतियों में परिवर्तन, परिवहन प्रणालियों में प्राथमिकता के बदलाव का कारण बने। इस प्रकार, कूच बिहार में परिवहन प्रणाली का विकास ऐतिहासिक और भौगोलिक संदर्भ में गहराई से निहित है।

### संदर्भ

1. अब्दो, ए. एस. (1986)। आदर्श-प्रकार अनुक्रम मॉडल: इसका सऊदी अरब, सूडान और अन्य मध्य पूर्वी देशों में परिवहन विकास पर अनुप्रयोग। *जियोर्नल*, 13(2)। <https://doi.org/10.1007/BF00212719>
2. अहमद, के. सी. (1936)। *कूच बिहार हराजा नृपेन्द्र नारायण का इतिहास (1863-1911)*। उत्तर बंगाल विश्वविद्यालय।

3. देबनाथ, एम. (2018)। *कूच बिहार का सम्पूर्ण इतिहास: पौराणिक युग से समकालीन काल तक* मित्रम।
4. दे, एस. (2015)। *कूच बिहार में बाढ़: प्रकृति, विश्लेषण और शमन। स्मार्ट मूव्स जर्नल IJELLH*, 3।
5. डोनाल्डसन, डी. (2010)। *राज की रेलवे: परिवहन अवसंरचना के प्रभाव का अनुमान* NBER कार्यपत्र।
6. डोस्टाल, आई., & एडामेक, वी. (2011)। *परिवहन और समाज में इसका योगदान। ट्रांजैक्शंस ऑन ट्रांसपोर्ट साइंसेज*, 4(2)।  
<https://doi.org/10.2478/v10158-011-0006-8>
7. डुकुएट, सी., & लुगो, आई. (2013)। *परिवहन नेटवर्क की संरचना और गतिशीलता: मॉडल, विधियाँ और अनुप्रयोग। J. Notteboom & J. Shaw (संपादक), The SAGE Handbook of Transport Studies*, SAGE Publications.  
<https://doi.org/10.4135/9781446247655.n20>
8. गैरेसन, डब्ल्यू. एल. (2003)। *ऐतिहासिक परिवहन विकास। T. Kim (संपादक), Transportation Engineering and Planning in Encyclopedia of Life Support Systems (EOLOSS)*। Eolss Publishers Co. Ltd.
9. घोष, जी. सी. (1993)। *प्रारंभिक बंगाल के छोटे राजवंशों का इतिहास: सामाजिक, राजनीतिक और सांस्कृतिक अध्ययन* उत्तर बंगाल विश्वविद्यालय।
10. घोष, एम. जे. (1874)। *राजोपाख्यान या कूच बिहार का इतिहास* बैप्टिस्ट मिशन प्रेस।
11. घोष, एस. (2010)। *उत्तर बंगाल का उद्योग, व्यापार और व्यापारिक समुदाय: 1833-1933* उत्तर बंगाल विश्वविद्यालय।
12. घोष, एस. एन. (1981)। *जिला जनगणना हाउसबुक, भाग XIII-A: गांव और नगर निर्देशिका, कूच बिहार जिला*। कूच बिहार स्टेट।
13. बनर्जी, बी. सी. (1884)। *कूच बिहार का इतिहास* कूच बिहार स्टेट प्रेस।
14. बर्मा, एच. के. (2005)। *कूच बिहार का इतिहास (3 रा संस्करण)*। प्रणति बुक्स।
15. बर्मन, आर. के. (2014)। *राज्य निर्माण, वैधता और सांस्कृतिक परिवर्तन: कूच राज्य का अध्ययन। The NEHU Journal*, 12(1)।
16. बसु, आर. (2001)। *प्रारंभिक मध्यकालीन बंगाल की आर्थिक स्थिति (600-1200 ई.)*। कोलकाता विश्वविद्यालय।
17. भट्टाचार्य, ए. (1974)। *प्राचीन और प्रारंभिक मध्यकालीन बंगाल का ऐतिहासिक भूगोल*। कोलकाता विश्वविद्यालय।
18. बर्गहार्ट, ए. एफ. (1969)। *नायगारा प्रायद्वीप, ओंटारियो में सड़क नेटवर्क का उत्पत्ति और विकास, 1770-1851। एन्नल्स ऑफ द एसोसिएशन ऑफ अमेरिकन जियोग्राफर्स*, 59(3)।  
<https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1969.tb00683.x>

19. बर्गहार्ट, ए. एफ. ( 1979)। रोमन पैनोनिया के सड़क और नगर नेटवर्क का उत्पत्ति। *जर्नल ऑफ़ हिस्टोरिकल जियोग्राफी*, 5(1)। [https://doi.org/10.1016/0305-7488\(79\)90034-3](https://doi.org/10.1016/0305-7488(79)90034-3)
20. चक्रवर्ती, एच. ( 2016)। *जलपाईगुडी जिले की रेलवे पथ का इतिहास* (3रा संस्करण)। प्रगतिशील प्रकाशक।
21. चौधुरी, एच. एन. ( 1903)। *कूच बिहार राज्य और इसकी भूमि राजस्व व्यवस्था*। कूच बिहार स्टेट प्रेस।
22. चौधुरी, एन. ( 1988)। *उत्तर बंगाल में शहरीकरण: स्वतंत्रता के बाद का अध्ययन*। उत्तर बंगाल विश्वविद्यालय।
23. डा, टी. (2018)। *कूच बिहार राज्य रेलवे का इतिहास और इसका विस्तार (1893–1950)*। International Journal of Basic and Applied Research, 8(12)।
24. दास, बी. (2000)। *कूच बिहार के पुराने पथघाट*। कूच बिहार नगरपालिका।
25. दास, बी. (2014)। *कूच बिहार का समाज और संस्कृति*। अनीमा प्रकाशनी।
26. दास, के. सी. ( 1989)। *एक रियासत के आधुनिकीकरण: महाराजा ...* (अन्य विवरण)।



INTERNATIONAL JOURNAL OF  
INTERPRETATION  
OBSERVATION & ANALYSIS