

अध्याय : चतुर्थ

उत्तराखण्ड में औपनिवेशिक
शासन काल की परिवहन एवं
यातायात व्यवस्था
(1815 ई० से 1947 ई० तक)

जिस प्रकार भारत के दूसरे क्षेत्रों में अंग्रेजों के आने से अनेक प्रकार की उथल-पुथल हुई, उसी प्रकार उत्तराखण्ड के इतिहास, संस्कृति तथा जीवन को भी अंग्रेजों ने प्रभावित किया। उन्होंने एक ओर उत्तराखण्ड के इतिहास, संस्कृति तथा अन्य पक्षों का अभिलेखीकरण किया तो दूसरी ओर समूचे उत्तराखण्ड में अपनी प्रशासनिक सुविधा के लिए अनेक परिवर्तन किये। उनके आवागमन से उत्तराखण्ड में एक नये इतिहास का आरम्भ हुआ।

वर्ष 1804 में गोरखों के हाथ गढ़वाल नरेश प्रद्युम्नशाह खुड़बुड़ा के मैदान में वीरगति को प्राप्त हुए, जिससे गोरखों का गढ़वाल पर अधिकार हो गया। प्रद्युम्नशाह के पुत्र सुदर्शनशाह हरिद्वार में रहकर लगातार स्वतंत्र होने का प्रयास करते रहे। उन्होंने अंग्रेजों की सहायता ली। उस समय अंग्रेजों और गोरखों के मध्य सम्बन्ध खराब चल रहे थे। अतः अंग्रेजों ने अक्टूबर 1814 में गढ़वाल राज्य की सहायता के लिए अपनी सेना भेजी और गोरखों को पराजित कर दिया। कहा जाता है कि गढ़वाल नरेश सुदर्शनशाह उस समय अंग्रेजों को उनके द्वारा माँगी गई युद्ध व्यय की निर्धारित 5 लाख रुपये की धनराशि न दे सके। अतः उन्हें समझौते के रूप में, अलकनन्दा और मन्दाकिनी के पूर्व का अपना आधा राज्य अंग्रेजों को देना पड़ा। अंग्रेजों तथा गोरखों के मध्य हुए युद्ध में अंग्रेजों ने गोरखों से काली नदी के पश्चिम का समस्त प्रदेश भी जीत लिया। इस तरह 27 अप्रैल, 1815 को गढ़वाल-कुमाऊँ पर अंग्रेजों का अधिकार हो गया।¹ अप्रैल 1815 को 'कुमाऊँ के समझौते' पर हस्ताक्षर हुए। इस समझौते पर मुहर लगाने के लिए गोरखों और अंग्रेजों के मध्य 28 नवम्बर 1815 में संगौली (चम्पारण जिला, बिहार) में एक संधि हुई। संगौली की संधि को नेपाल सरकार नहीं मान रही थी। अतः अंग्रेजों ने फरवरी 1816 में नेपाल पर चढ़ाई करके काठमाण्डू के पास गोरखों को पराजित किया। अन्ततः मार्च 1816 में नेपाल सरकार ने संगौली संधि स्वीकार कर ली। इस संधि में अन्य बातों के अलावा यह शर्त भी सम्मिलित थी कि गढ़वाल और कुमाऊँ के क्षेत्र अंग्रेजों को सौंप दिये जायें।²

नई प्रशासनिक व्यवस्था के अन्तर्गत, अंग्रेजों ने कुमाऊँ को एक जनपद बना दिया तथा गढ़वाल के राजा सुदर्शन शाह से लिए गए क्षेत्र को कुमाऊँ जनपद का एक भाग बना दिया। उन्होंने देहरादून को सहारनपुर जनपद में सम्मिलित कर दिया। इस प्रकार अंग्रेजी राज के आरम्भ में सम्पूर्ण उत्तराखण्ड क्षेत्र दो राजनीतिक-प्रशासनिक इकाईयों में गठित हो गयी : कुमाऊँ जनपद और टिहरी गढ़वाल राज्य। सन् 1839 में ब्रिटिश गढ़वाल का मुख्यालय श्रीनगर से हटाकर पौड़ी लाकर पौड़ी गढ़वाल नामक नये जनपद का गठन किया गया। सन् 1854 में नैनीताल को कुमाऊँ मण्डल का मुख्यालय बनाया गया। सन् 1854 से 1891 तक कुमाऊँ कमिश्नरी/मण्डल में कुमाऊँ और पौड़ी गढ़वाल जिले शामिल थे। सन् 1891 में कुमाऊँ को अल्मोड़ा व नैनीताल नामक दो जिलों में बाँट दिया गया। स्वतंत्रता तक कुमाऊँ मण्डल में केवल तीन जिले (पौड़ी गढ़वाल, नैनीताल और अल्मोड़ा) बने रहे, जबकि टिहरी गढ़वाल एक रियासत के रूप में थी। सन् 1902 में संयुक्त प्रान्त आगरा एवं अवध का गठन कर उत्तराखण्ड के क्षेत्र को इसी में मिला दिया गया। 1937 से यह संयुक्त प्रान्त और जनवरी 1950 से उत्तर प्रदेश का अंग बन गया।³

4.1 कम्पनी शासन के दौरान परिवहन व यातायात व्यवस्था (1815 ई० – 1858 ई०)

सन् 1815 में प्रथम कमिश्नर एडवर्ड गार्डनर (1815 से 1816 तक) के समय में यहाँ नौ तहसीलें— अल्मोड़ा, काली—कुमाऊँ, पाली—पछाऊँ, कोटा, सोर, फाल्दाकोट, रामगढ़, श्रीनगर और चाँदपुर थी। सन् 1816 में द्वितीय कमिश्नर ट्रेल (1816 से 1830 तक) ने इन तहसीलों को अल्मोड़ा में मिलाकर इस नई तहसील को हजूर तहसील नाम दिया। सन् 1823 के बन्दोबस्त के माध्यम से ट्रेल ने प्रशासनिक व्यवस्था में व्यापक परिवर्तन किए। इस समय तक तहसीलों की संख्या घटकर चार रह गई। ये तहसीलें, हजूर, काली—कुमाऊँ, श्रीनगर तथा चाँदपुर थी। तृतीय कमिश्नर कर्नल गाउन (1830 से 1839 तक) के समय पर सन् 1839 में पृथक जिला बनने के बाद गढ़वाल में एक ही तहसील थी, जिसका मुख्यालय पौड़ी में था। चौथे कमिश्नर लशिंगटन (1839 से 1847 तक) के समय में कुमाऊँ जिले में एक तीसरी तहसील भाबर का गठन हुआ। जो सम्भवतः उन्नीसवीं शताब्दी के पाँचवें दशक तक बनी रही और फिर कुछ समय के लिए इसको विघटित कर दिया गया।⁴ नैनीताल इन्हीं के समय बसा।⁵ पाँचवे कमिश्नर बैटन (1848 से 1856 तक) थे। छठे कमिश्नर हेनरी रैमजे (1856 से 1884 तक) थे। इनके समय में भारत में 1857 का विद्रोह हुआ। जिसके बाद वर्ष 1858 के भारत सरकार अधिनियम द्वारा भारतीय प्रशासन का नियन्त्रण ईस्ट इण्डिया कम्पनी से ब्रिटिश क्राउन को हस्तांतरित कर दिया गया। इसलिए ब्रिटिश कुमाऊँ—गढ़वाल का प्रशासनिक नियंत्रण भी कम्पनी के हाथों से निकल कर ब्रिटिश क्राउन को चला गया।

कम्पनी शासन के दौरान यद्यपि नये मार्गों का निर्माण तो हुआ, लेकिन साथ ही साथ पुराने प्रचलित मार्गों को भी सुधार कर उपयोग में लाया गया। इस समय मार्गों की दशा अच्छी नहीं थी। परिणामतः सैन्य गतिविधियों, व्यापार तथा आवागमन के कार्य में अत्यधिक बाधा पहुँचती थी। मध्यवर्ती क्षेत्रों में सड़कें अपेक्षाकृत ठीक थीं, परन्तु बरसात में इन पर चलना भी अत्यन्त कष्टप्रद था। गधेरों आदि का पानी सड़कों पर पहुँच कर असुविधा उत्पन्न करता था। उत्तरवर्ती क्षेत्रों में बर्फीली आँधियों

और हिमस्खलन के कारण संकरे पैदल मार्गों का अस्तित्व भी संकटापन्न था, क्योंकि मार्ग बरसात में और बर्फ गिरने के कारण बह जाते थे और नदियों पर अच्छे पुल भी नहीं थे। प्रायः नदी के एक तट से दूसरे तट तक लकड़ी का एक लट्ठा डालकर पुल का निर्माण किया जाता था। कभी-कभी उस पर लकड़ी की पर्तें बिछाकर सांगा तैयार करते थे। इसके अतिरिक्त दो समानान्तर रस्सियाँ नदी के दोनों ओर बाँधी जाती थीं। एक से दो फुट लम्बाई के लट्ठों में रस्सियाँ बाँधकर झूला नामक पुल तैयार करते थे और कई नदियों में पुल नहीं थे। कहीं-कहीं नदी के एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक रस्सी बाँधी दी जाती थी। व्यक्ति बंदर की तरह इसे पकड़कर हाथ और पैरों की सहायता से पार करता था। कहीं-कहीं इस रस्सी के साथ एक कण्डी (टोकरी) जोड़ देते थे और यात्री या सामान को इसमें रखकर नदी की दूसरी ओर खड़ा आदमी खींचता था।⁶

पुलों के विषय में द्वितीय कुमाऊँ कमिश्नर ट्रेल ने टिप्पणी की है—

“पहाड़ी नदियों का उत्कट वेग खास तौर पर बरसात में सम्पर्क व संचार के रास्ते में बड़ी रुकावट है। पुलों के अभाव में व्यापारी, उनका सामान व पशु घाट पर रहने वाले लोगों की सहायता से नदी पार करते हैं जो सुखाए गए तूम्बों की मदद से तैरते हैं। पुल चार प्रकार के हैं। पहली तरह का पुल डंडे को एक किनारे से दूसरे किनारे अड़ा कर बनाया जाता है। दूसरी तरह के पुल में लकड़ी की एक के ऊपर दूसरी तह होती है तथा दोनों किनारों से हर ऊपर की लकड़ी अपने नीचे की बल्ली से आगे निकली होती है। इस तरह हर ऊपर की बल्ली दूसरे किनारे को बढ़ी होती है। ये बल्लियाँ तब तक एक के ऊपर-एक रखी जाती हैं जब तक दोनों तरफ की बल्लियाँ एक दूसरे के इतने करीब न पहुँच जाएं कि ऊपरी तह पर एक ही बल्ली रख दी जाय। आगे आई लकड़ी के पिछले हिस्से को पत्थरों की पील-पाई से कसा जाता है। इन्हें सांगा पुल कहते हैं और इन पुलों की लम्बाई सामान्यतः दो से तीन बल्लियों के बराबर होती है। कई बार इसके दोनों ओर रेलिंग भी बनाई जाती है। तीसरी तरह के पुल को झूला पुल कहते हैं। इसमें दो जोड़े रस्से एक किनारे से दूसरे किनारे डाले जाते हैं और इनके किनारे दोनों ओर तटों

पर कस दिये जाते हैं। इन रस्सों पर तीन फीट लम्बी डोरियों के सहारे दो फीट चौड़ी, हल्की सीढ़ी बिछा दी जाती हैं। इस तरह ऊपर की रस्सियाँ जंगले का काम करती हैं और बिछी सीढ़ी की खपच्चियों में पांव रखकर आगे बढ़ते हैं। झूला पुल को भेड़-बकरियों के जाने लायक बनाने के लिए इन खपच्चियों को एक दूसरे के इतने पास बुन दिया जाता है कि वे इन पर चल सकें। इस तरह के पुल के निर्माण के लिए दोनों तट ऊँचे होने चाहिए और जहाँ यह सुविधा नहीं होती वहाँ दोनों किनारों पर लकड़ी के स्तम्भ गाड़ कर रस्से उनके ऊपर से गुजारे जाते हैं। चौथे किस्म के पुल में नदी के आर-पार एक ही रस्सा डाला जाता है और इस पर एक लकड़ी की चकरी के सहारे एक टोकरी लटका दी जाती है। यात्री या सामान को इस टोकरी में रख दिया जाता है और दूसरे किनारे से एक व्यक्ति टोकरी से जुड़ी रस्सी को खींचता है। इसे छिनका (क्षणिका) कहते हैं। बाद के दो किस्म के पुल बहुत सस्ते में बन जाते हैं क्योंकि इनके रस्से फिसलन वाली घास 'बाबड़' के बनते हैं जो इस क्षेत्र में बहुतायत में होती है। टर्नर ने तिब्बत में लोहे की जंजीर के जिन पुलों का जिक्र किया है, ऐसा लगता है कि वे पुराने समय में इस्तेमाल होते थे और अब उनके कोई चिह्न नहीं मिलते। ब्रिटिश हुकुमत के अधीन कई सांगा पुल बनाए गए हैं और चूँकि लकड़ी के जल्दी खराब हो जाने के कारण हर तीन-चार साल बाद ये बदलने पड़ते हैं इसलिए यह पाया गया कि अब लोहे की जंजीर वाले पुल बनाए जाने चाहिए।⁷

कम्पनी शासन के समय सड़कों की मरम्मत का कार्य ग्रामीणों द्वारा किया जाता था। मरम्मत के निरीक्षण का कार्य पटवारी या जमींदार/जमादार को सौंपा गया था और महत्वपूर्ण सड़कों की मरम्मत, निर्माण आदि का कार्य सरकार के व्यय पर किया जाता था। बैकेट ने लिखा है कि 'हमेशा से यह परम्परा रही है कि स्थानीय लोग व्यक्तिगत सेवा द्वारा जिले की सड़कों के रख-रखाव और मरम्मत का कार्य करें, क्योंकि सड़कें मुख्यतया उन्हीं के लाभ के लिए होती हैं। सरकार से सड़क की मरम्मत की आशा करना अनुचित है। जिले की समृद्धि के लिए यह अपरिहार्य है कि सभी भागों को, जहाँ तक सम्भव हो सके मुख्य मार्गों द्वारा जोड़ा जाय।'⁸

4.1.1 कम्पनी शासन के समय परिवहन के मार्ग

कम्पनी शासन के समय उत्तराखण्ड में यातायात के सभी मार्ग, स्थल मार्ग थे। वायु यातायात के कोई चिह्न उपलब्ध या उपस्थित नहीं थे और जल यातायात उत्तराखण्ड में सम्भव था नहीं, क्योंकि यहाँ की नदियाँ तीव्र ढाल व तेज प्रवाह वाली हैं और इनका प्रवाह मार्ग भी संकीर्ण है, इसके साथ ही ये नदियाँ अपने साथ बड़े-बड़े बोल्टरों को भी लाती हैं। इसलिए कम्पनी शासन के समय उत्तराखण्ड में केवल स्थल मार्गों का ही सुधार, निर्माण व विकास हुआ।

4.1.1.1 स्थल मार्ग— कुमाऊँ व गढ़वाल में अवस्थित मुख्य एवं सहायक स्थलीय मार्ग—

गोरखों ने उत्तराखण्ड से जाते-जाते अपने पीछे केवल एक सैनिक सड़क छोड़ी जो श्रीनगर-अल्मोड़ा होते हुए काठमांडू तक जाती थी। इसका रख-रखाव जमींदारों/जमादारों व सड़क के नजदीक गाँवों द्वारा किया जाता था।⁹ कम्पनी शासन के समय ब्रिटिश कुमाऊँ-गढ़वाल में निर्मित व विकसित स्थल मार्गों का विवरण अधोलिखित है—

कुमाऊँ में अवस्थित, निर्मित व विकसित मार्ग—

अंग्रेजों द्वारा ब्रिटिश कुमाऊँ-गढ़वाल पर अधिकार करने के उपरान्त बमौरी (काठगोदाम) से भीमताल-प्यूड़ा होते हुए अल्मोड़ा तक तथा बरमदेव (ब्रह्मदेव) से पिथौरागढ़ तक लोहाघाट होते हुए सैनिक सड़कों का निर्माण किया गया। साथ ही अल्मोड़ा को सड़क मार्ग द्वारा लोहाघाट से जोड़ा गया। इन सड़कों का निर्माण पशुओं द्वारा बोझ ढो-सकने (विशेष रूप से खच्चरों द्वारा भारवहन के लिए) किया गया था।¹⁰

ट्रेल का मानना था कि सेना की दृष्टि से सड़कों का निर्माण करना सार्वजनिक धन का दुरुपयोग है। उसके अनुसार अल्मोड़ा-लोहाघाट और बरमदेव-लोहाघाट सड़कों का ज्यादा महत्व नहीं था, क्योंकि वो तिब्बती व्यापार के

सीधे सम्पर्क में नहीं थी। मुख्य तिब्बती व्यापार तराई में ढिकुली दर्रे, चिल्किया मण्डी व बागेश्वर-मुनस्यारी-मिलम होते हुए आता था। इसलिए सन् 1821 में तीसरी सड़क (पहली बरमदेव-लोहाघाट-पिथौरागढ़ व अल्मोड़ा तथा दूसरी बमौरी-अल्मोड़ा) चिल्किया मंडी-ढिकुली से होती हुई बागेश्वर-मुनस्यारी-मिलम बनायी गयी, जो कि पहली सैनिक-व्यापारी सड़क थी। यह अधिकांशतः ब्रिटिश कुमाऊँ-गढ़वाल के मध्य भाग से होकर गुजरती थी। इस प्रथम व्यापारिक सड़क को व्यापार व आवागमन के लिए जुलाई 1830 में खोला गया।¹¹ इस समय ब्रिटिश कुमाऊँ-गढ़वाल के प्रमुख प्रवेश द्वार बरमदेव, तिमला, बमौरी, कोटा, ढिकुली, कोटद्वार व चण्डीघाट थे, और साथ ही बिलहारी, सनीया, बमौरी, चिल्किया कुमाऊँ के प्रमुख बाजार थे।¹²

चलकर पार की जाने वाली नदियों पर पुल बनाने का कार्य सन् 1829-30 में प्रारम्भ हुआ। पहला लोहे का झूला पुल अल्मोड़ा-बमौरी सड़क में रामगढ़ नदी के ऊपर बनाया गया। इसी समय दो और लोहे के झूला पुल सुआल और कुमनी नदी पर बनाये गये। ट्रेल ने उत्तराखण्ड छोड़ने से पहले छः और लोहे के झूला पुल रामेश्वर में रामगंगा, हवालबाग में कोसी व बुलीना नदी पर, अल्मोड़ा-लोहाघाट सड़क में सरयू व सेनरिल नदी पर और पिथौरागढ़ सड़क में रामगंगा पर बनाये। वास्तव में इनका निर्माण सैन्य आवागमन के लिए ही किया गया था।¹³ इस प्रकार सन् 1829-30 के मध्य कुमाऊँ की नदियों में चौदह लोहे के झूला पुल बनाये गये जो इस प्रकार थे— एक-एक रामगढ़ नदी, सुआल नदी, बुलिया नदी, सरयू नदी, सेनरिल नदी, कुमनी नदी, काली नदी और रिनिया नदी पर और दो रामगंगा नदी पर तथा चार कोसी नदी पर।¹⁴

सन् 1830 में कमिश्नर ट्रेल ने पिंडारी ग्लेशियर से तिब्बत का मार्ग खोजा था। इसे अब ट्रेल पास के नाम से जाना जाता है। सन् 1835 में कुमाऊँ से रुहेलखण्ड तक के मार्ग का निर्माण किया गया।¹⁵

सन् 1845 में नैनीताल-खैरना सड़क बनी। सन् 1848 तक नैनीताल आने का मुख्य द्वार/मार्ग कालाढूंगी से था। सन् 1848 में भारी वर्षा के कारण

कालाढूंगी-नैनीताल मार्ग/सड़क सूखाताल के पास टूट गयी थी। इसलिए सरकार ने जुलाई 1848 में नैनीताल आने के नये मार्ग बनाने के लिए रू0 2000 स्वीकृत किये। बैटन (कमिश्नर 1848 से 1856 तक) व्यक्तिगत रूप से भी चाहते थे कि नैनीताल आने का एक नया मार्ग बने जो भार-वहन व पालकी लाने-ले जाने के योग्य हो। इसी कारण बमौरी (काठगोदाम)-नैनीताल मार्ग/सड़क का निर्माण हुआ। जिसकी मील-दर-मील नींव बैटन द्वारा रखी गयी। अपने अल्मोड़ा यात्रा के समय बैटन ने बागेश्वर में गोमती नदी के ऊपर पुल स्वीकृत किया, जो 1043 रू0 की लागत से सितम्बर 1848 में पूर्ण हुआ।¹⁶

ट्रेल के उत्तराधिकारी लशिंगटन व तत्कालीन-सीनियर सहायक कमिश्नरों-जॉन हेलेन बैटन तथा जॉन स्ट्रैची-ने अलाभकारी सैनिक मार्गों (जैसे, तिमला से लोहाघाट-चम्पावत सैनिक मार्ग) के निर्माण की लगातार इतनी कड़ी आलोचना की कि कम्पनी सरकार को कुमाऊँ में मार्ग निर्माण कार्य सैनिक अधिकारियों से हटा कर सिविल अधिकारियों को सौंप देने का निर्णय लेना पड़ा।¹⁷ इसी समय बमौरी (काठगोदाम) से रूद्रपुर तक का मार्ग फरवरी 1851 में कुमाऊँ अधिकारियों को हस्तांतरित किया गया जो कि अब तक 'बरेली सड़क कोष कमेटी' के पास था।¹⁸ अब कुमाऊँ के वरिष्ठ सहायक कमिश्नर को रू0 1400 प्रतिमाह सड़कों/मार्गों में खर्च करने के लिए अधिकृत किया गया। इस खर्चे/रूपये में सुधार होने वाली सात मुख्य सड़कें इस प्रकार थी- अल्मोड़ा से बमौरी (काठगोदाम), लोहाघाट, हवालबाग, पिथौरागढ़ व कोटा; लोहाघाट-पिथौरागढ़ और लोहाघाट-बरमदेव (ब्रह्मदेव), इन सड़कों की कुल लम्बाई 259 मील थी। इस प्रकार हर मील का औसत खर्च पाँच रूपये छः आना छः पाई था।¹⁹

वाया कोसी, बमौरी (काठगोदाम)- अल्मोड़ा सड़क पर सर्वेक्षण कार्य सितम्बर 1850 में शुरू किया गया और जून 1855 में रू0 5000 वाया खैरना-भीमताल और कोसी घाटी के बीच सड़क को पूरा करने के लिए मंजूर किया गया।²⁰

पूरे भारत में चाय के बागान लगाने का प्रयास भी सर्वप्रथम बेरीनाग तथा ऊपरी कत्यूर में ही प्रारम्भ किया गया²¹ तथा अल्मोड़ा-हवालबाग-कत्यूर- बागेश्वर

व रामगंगा-गनई-बागेश्वर सड़कों/मार्गों का निर्माण चाय उत्पादन व उत्पादों को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से किया गया।²²

कम्पनी शासन के अन्त अर्थात् सन् 1858 ई० तक ब्रिटिश कुमाऊँ में बहुत से मार्ग बन चुके थे, जिनकी स्थिति बहुत अच्छी तो नहीं थी पर आवागमन व भार-वहन के लिए मार्गों का उपयोग होता था। इस समय तक कुमाऊँ और गढ़वाल अनेक मार्गों के द्वारा एक-दूसरे में जुड़ चुके थे। यथा, अल्मोड़ा-कर्णप्रयाग, बैजनाथ/बागेश्वर-कर्णप्रयाग, रामनगर-किन्नौर²³। रामनगर-पौड़ी, देघाट/अल्मोड़ा-पौड़ी, बैजनाथ-नन्दप्रयाग²⁴, रामनगर-कोटद्वार²⁵, अल्मोड़ा-श्रीनगर, अल्मोड़ा-बद्रीनाथ, बैजनाथ-बद्रीनाथ, अल्मोड़ा-बैजनाथ²⁶। इस समय तक कुमाऊँ के भीतर भी अनेक मार्गों का निर्माण हो चुका था। जिनसे सैन्य व सामान्य आवागमन, व्यापार व भारवहन अत्यधिक मात्रा में होता था। यथा, अल्मोड़ा-द्वाराहाट,²⁷ अल्मोड़ा-पिथौरागढ़, नैनीताल-पिथौरागढ़, अल्मोड़ा-लोहाघाट, अल्मोड़ा-बागेश्वर²⁸, मुरादाबाद-कालाढूंगी, हल्द्वानी-कालाढूंगी, रामनगर-रानीखेत²⁹ इत्यादि। इस समय बमौरी (काठगोदाम) से उत्तर दिशा में कुछ दूरी पर स्थित रानीबाग पैदल और घोड़िया रास्तों के चलते-चलाते कई दिशाओं के एक खास जंक्शन के रूप में प्रसिद्ध और चहल-पहल वाला इलाका था। यहाँ से भीमताल, चांफी, पदमपुरी, मुक्तेश्वर, हैड़ाखान, पतलोट, देवीधुरा, ज्योलीकोट, नैनीताल, काठगोदाम, हल्द्वानी, अल्मोड़ा इत्यादि स्थानों के लिए आवागमन लगा रहता था। पैदल पथ से रानीबाग से अल्मोड़ा 37 मील, नैनीताल 11 मील और हल्द्वानी 6 मील था।³⁰

गढ़वाल में अवस्थित, निर्मित व विकसित मार्ग—

गढ़वाल में कब्जा जमाने के उपरान्त अंग्रेजों ने सन् 1827-28 ई० में रुड़की से देहरादून होकर लण्डौर (मसूरी) तक सड़क तैयार की।³¹ सन् 1829-35 के समय ट्रेल ने बद्रीनाथ-केदारनाथ सदाव्रत निधि (लोक कल्याणकारी तथा धर्मार्थ कार्यों के लिए भूमिदान को सर्वप्रथम गोरखा दानपात्रों में सदाव्रत कहा गया है)³² से धनराशि लेकर 171 मील लम्बी हरिद्वार-बद्रीनाथ सड़क का निर्माण कराया, जो कि भार-वाहक पशुओं के चलने योग्य थी।³³ इस समय कोटद्वार व चण्डी (हरिद्वार)

ब्रिटिश गढ़वाल में प्रमुख प्रवेश द्वार थे। सन् 1835 तक जीतपुर मण्डी (कोटद्वार) ब्रिटिश गढ़वाल की एक मात्र मण्डी थी।³⁴ सन् 1835 में रुद्रप्रयाग से केदारनाथ, ऊखीमठ से चमोली तथा कर्णप्रयाग से लोहबा होते हुए रुहेलखण्ड तक सड़क बना दी गई थी, ये सड़कें करीब 300 मील लम्बी थी, जिनका निर्माण 25000 रुपये में कराया गया।³⁵

तत्कालीन समय के कुमाऊँ और गढ़वाल का अध्ययन करने पर इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता है कि कम्पनी सरकार द्वारा सन् 1839 तक (जब गढ़वाल एक जिला बना) ब्रिटिश गढ़वाल में कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया अपेक्षाकृत कुमाऊँ के, क्योंकि कम्पनी सरकार को ब्रिटिश गढ़वाल में कोई खतरा नजर नहीं आता था, जबकि कुमाऊँ में गोरखों के आक्रमण का भय था। ब्रिटिश गढ़वाल में कम्पनी सरकार द्वारा निवेश व विकास सन् 1839 के बाद ही प्रारम्भ हुआ।³⁶ सन् 1839 तक श्रीनगर से कोटद्वार-नजीबाबाद की सड़कें 'बिजनौर फंड' से निर्मित की गयी थी, जिससे नजीबाबाद श्रीनगर से सीधे जुड़ गया। इसी समय जोशीमठ से नीति दर्रे तक के मार्ग का भी पुनर्निर्माण किया गया।³⁷ सन् 1840 के बाद ही पौड़ी के जिले को समस्त पर्वतीय मार्गों से भी जोड़ा गया।³⁸

सन् 1829-30 से सन् 1847-48 तक गढ़वाल में कोई भी लोहे का झूला पुल नहीं बनाया गया।³⁹ गढ़वाल में पहले लोहे के पुल का निर्माण सन् 1853 में स्ट्रैची द्वारा किया गया, जिसकी लागत रू० 17,078 थी। इसी वर्ष रुद्रप्रयाग में पहली बार 80 फीट लम्बा लकड़ी का पुल बनाया गया। इसके सफल संचालन पर अक्टूबर 1854 में कर्णप्रयाग पुल पर भी कार्य शुरू किया गया। जिसकी लम्बाई 180 फीट थी।⁴⁰

नवम्बर 1855 में श्रीनगर-पौड़ी-कोटद्वार सड़क का निर्माण चाय उगाने को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से किया गया।⁴¹

टिहरी राज्य के निर्माण के आरम्भ में टिहरी के देवप्रयाग, तपोवन, ऋषिकेश, बाड़ाहाट (उत्तरकाशी), गंगोत्री, यमुनोत्री आदि स्थानों को जाने वाले मार्ग अच्छे नहीं थे। इनकी स्थिति सामान्य पगडंडियों के समान ही थी। सुदर्शनशाह (1815-1859)

ने 1857 में कम्पनी सरकार को अपनी रियासत में नई सड़कें बनाने की स्वीकृति दी थी।⁴²

कम्पनी शासन के अन्त अर्थात् 1858 ई० तक ब्रिटिश गढ़वाल में भी बहुत से मार्ग बन चुके थे, जिनकी दशा अच्छी नहीं थी फिर भी आवागमन व व्यापार के लिए इन मार्गों का प्रयोग होता था। इस समय तक ब्रिटिश गढ़वाल, कुमाऊँ से अनेक सड़कों द्वारा जुड़ चुका था। यथा— कर्णप्रयाग से अल्मोड़ा, कर्णप्रयाग से बैजनाथ/बागेश्वर किन्नौर से रामनगर⁴³, पौड़ी से रामनगर, पौड़ी से देघाट/अल्मोड़ा, बैजनाथ—नंदप्रयाग⁴⁴, कोटद्वार से रामनगर⁴⁵, श्रीनगर से अल्मोड़ा, बद्रीनाथ से अल्मोड़ा, बद्रीनाथ से बैजनाथ⁴⁶ इत्यादि।

4.1.1.2 जल मार्ग— जल परिवहन विकसित न हो पाने के लिए उत्तरदायी स्थितियाँ—

उत्तराखण्ड की नदियों पर जल परिवहन सम्भव नहीं है, लेकिन जब यही नदियाँ मैदान में उतर जाती हैं तो परिवहन व यातायात के मार्ग उपलब्ध कराती हैं, यथा— गंगा, यमुना, रामगंगा, काली या शारदा इत्यादि। उत्तराखण्ड की नदियों में जल परिवहन सम्भव नहीं होने के अनेक कारण उत्तरदायी हैं, जिनका विवरण निम्नवत् है—

- 1) उत्तराखण्ड में नदियाँ तीव्र ढाल व तेज प्रवाह वाली हैं।
- 2) नदियाँ अपने प्रवाह मार्ग में तंग घाटियों का निर्माण करती हैं।
- 3) नदियाँ गहरी और संकरी हैं, जिससे इनका प्रवाह मार्ग संकीर्ण हो जाता है।
- 4) नदियों का धरातल एक समान न होकर ऊपर—नीचे है।
- 5) नदियाँ तीव्र वेग से बहती हैं और अपने साथ बड़े-बड़े बोल्टों को लेकर आती हैं।
- 6) नदियाँ अपने मार्ग में सीधे व ऊँचे प्रपात, सीढ़ीनुमा प्रपात और गहरे गड्ढे बनाते हुए चलती हैं।

- 7) जो नदियाँ ग्लेशियर से न आकर अन्य स्रोतों से उत्पन्न होती हैं, वे बरसात के अतिरिक्त अन्य समय में न्यून जल प्रवाह करती हैं, यथा— लधिया नदी, नन्धौर नदी, गौला नदी, भाकरा नदी, दाबका नदी, कोसी नदी, खोह नदी, सौंग नदी इत्यादि।
- 8) नदियों की अपरदन क्षमता भी काफी तीक्ष्ण है और ये अपना मार्ग परिवर्तन करने में भी दक्ष हैं।
- 9) अधिकांश नदियाँ (कुछ नदियों—गंगा, यमुना, काली इत्यादि को छोड़कर) अनेक रौलियों एवं गधेरों से आये जल से मिलकर बनी हैं, जिससे इन नदियों (गौला, नन्धौर, दाबका, कोसी इत्यादि में जल की मात्रा तभी अधिक दृष्टिगोचर होती है जब ये नदियाँ भाबर—तराई में प्रवेश करती हैं।

उपरोक्त कारणों से ही कम्पनी शासन के समय जल परिवहन सम्भव नहीं हो पाया, फिर भी उस समय वनों की उपज, जैसे इमारती लकड़ी और बड़े-बड़े लट्ठों का परिवहन नदियों के माध्यम से किया जाता था। इसे 'बहान' कहा जाता था। लट्ठों को नदियों में बहाने का कार्य मजदूरों का एक दल करता था और सम्पूर्ण नदी मार्ग में इन लट्ठों को बाधा से बचाने के लिए कुली मौजूद रहते थे। इस कार्य में गौला, कोसी, सरयू, रामगंगा और काली नदियाँ प्रमुख थीं।

नदियों द्वारा बड़े-बड़े लट्ठों का परिवहन करने के उपरान्त इन्हें एक स्थान पर एकत्रित किया जाता था। कुमाऊँ में यह कार्य (लट्ठों को नदियों में बहाने का) गौला नदी पर प्रमुखता से किया जाता था और इन लट्ठों को बमौरी घाटी में एकत्रित किया जाता था। इसी कारण बमौरी दर्रे/घाटी का नाम काठगोदाम हो गया। जहाँ 'काठ' का अर्थ 'लकड़ी' और 'गोदाम' का अर्थ 'माल रखने का स्थान' है। अतः काठगोदाम से तात्पर्य हुआ, लकड़ी रखने का स्थान।

4.1.2 कम्पनी शासन के समय परिवहन के साधन—

कम्पनी शासन (1815—1858) के समय उत्तराखण्ड (कुमाऊँ—गढ़वाल) में परिवहन के साधन दो प्रकार के ही थे— मानव परिवहन व पशु परिवहन।

4.1.2.1 मानव परिवहन—

इसके अन्तर्गत भार-वहन का कार्य मानव द्वारा किया जाता था। मानव भार को सिर या पीठ पर ढोते थे। विशेष रूप से पीठ पर बोझ ढोने का प्रचलन था। लोग अपनी पीठ पर डोकों (रिंगाल से बनी 2 या 4 फुट ऊँची एक गोल टोकरी, जिसका तला आयताकार होता था) में सामान लादकर ले जाते थे। 12000 फुट से अधिक ऊँचाई पर 10 से 15 मील तक एक दिन में कुली (भार वाहक व्यक्ति) 30 सेर वजन ले जा सकता था और सामान्य ऊँचाई पर यह मात्रा दो मन से अधिक रहती थी। कुलियों में भोटिया और डोटियाल (नेपाल में डोटी के निवासी) दोनों ही थे।⁴⁷

सिरबोझ का भी प्रचलन था। इस प्रकार के परिवहन में फल्दाकोटियों की बड़ी भूमिका थी। काशीपुर से अल्मोड़ा तक अपनी पीठ या सिर पर सामान लादकर ले जाना ही इनका प्रमुख व्यवसाय था। रामगढ़, महरूढ़ी की पट्टियों आदि के भाबर से मिले क्षेत्रों तथा मुक्तेश्वर के आस-पास के लोग भाबर और अल्मोड़ा के बीच परिवहन व्यवसाय में लगे हुए थे।⁴⁸ बेगार प्रथा (मजदूरी रहित अनिवार्य श्रम), जो गोरखा युग में काफी बढ़ गयी थी, ब्रिटिश युग में और अधिक बढ़ गई। कुलियों को पहाड़ के भीतर दूरस्थ क्षेत्रों के अलावा मैदान में बरेली तक ले जाना सामान्य बात थी। वर्ष 1823 में बरमदेव से लोहाघाट तक सैन्य सामग्री ढोने हेतु दो सौ दस कुली एक साथ मँगाये गये। बाद के वर्षों में भी यही स्थिति रही।⁴⁹ इन कुलियों को सड़कों का निर्माण, सैन्य सामग्री ढोना, यूरोपीय अधिकारियों के लिए भोज्य पदार्थों की व्यवस्था आदि कार्य बिना किसी मजदूरी या अल्प मजदूरी के करने पड़ते थे। टिहरी में भी कम्पनी सरकार के सैनिकों के लिए भारवाहक (कुली) और खाद्य सामग्री (बर्दायश) उपलब्ध कराने का आदेश कम्पनी द्वारा जनता को दिया गया था।⁵⁰ प्रतिकूल मौसमों में किसी गाँव से कभी भी मनचाहे कुली मंगायें जा सकते थे और उन्हें उसी स्थिति में काम करना पड़ता था। कभी-कभी कुलियों को लम्बी अवधि के लिए मँगाते थे। फलतः उन्हें बोझ के साथ अपने भोजन की सामग्री भी ले जानी पड़ती थी। कुलियों का उत्पीड़न सामान्य बात थी। जो लोग दूर-दूर से

बेगार-बर्दायश के लिए नहीं आ पाते थे, उन्हें तहसील में बुलाकर उन पर जुर्माना किया जाता था।⁵¹

4.1.2.2 पशु परिवहन—

कम्पनी शासन के समय उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व गढ़वाल) में परिवहन व यातायात के मुख्य साधन मानव के अलावा पशु ही थे। जिसमें भेड़-बकरी, घोड़े, खच्चर, टट्टू, गधे, बैल, भैंस, याक, जुबू या इवाबू (तिब्बत के याक और भारतीय गाय की संकर नस्ल) थे।

उत्तरवर्ती क्षेत्रों में परिवहन के मुख्य साधन भोटिया घोड़े, बकरे और भेड़ें थीं। भेड़ों और बकरियों पर करबजों में सामान लादकर ले जाया जाता था। बकरे और भेड़ें दुर्गम से दुर्गम स्थानों को सरलता से पार कर लेते थे। बकरी तथा भेड़ों के प्रत्येक झुण्ड के साथ एक या दो भोटिया कुत्ते चलते थे, जो जंगली जानवरों के आक्रमणों से इनकी रक्षा करते थे।⁵²

घोड़ों पर कोथलों में सामान लादा जाता था। ये घोड़े कद में छोटे किन्तु काफी बलिष्ठ होते थे और ढाई मन तक बोझ ढो सकते थे। ये हिमालय की दुर्गम चढ़ाईयों तथा विषम जलवायु को आसानी से झेल लेते थे। कई स्थान तो ऐसे दुर्गम थे कि वहाँ पर घोड़ों का भी इस्तेमाल नहीं किया जा सकता था। कई जगह इन घोड़ों को सांगे या लट्ठे में लटकार दुर्गम स्थानों के पार ले जाया जाता था और इन पर पुनः सामान लाद देते थे। तिब्बती खम्पा लोग या निम्न वर्ग के भोटान्तिक गधों को भी पालते थे। गधे अपने वजन का दुगना बोझ ले जा सकते थे और भोटिया घोड़ों से सस्ते थे। इनका आयात तिब्बत या रामनगर से किया जाता था। अधिक ऊँचे स्थानों पर जंगली याक पाया जाता था, जिसे पालतू बनाकर परिवहन के काम में लाते थे। यह दो से तीन मन तक सामान ढो सकता था। जुबू का प्रयोग अधिक होता था। जोहारी भोटिये याक अथवा खच्चर की अपेक्षा इसे प्रमुखता देते थे।⁵³

दक्षिणवर्ती इलाकों में घोड़ों का प्रचलन सर्वाधिक था, ये घोड़े आमतौर पर संकर नस्ल के होते थे। भोटिया घोड़ों को अधिक पसन्द किया जाता था। सम्पन्न कृषक ही नहीं, कर्मकाण्ड पर जीने वाले ब्राह्मण भी सामान ढोने और यत्र-तत्र जाने के लिए घोड़े रखते थे। दक्षिणवर्ती और भाबरी इलाकों में, जहाँ अपेक्षाकृत अच्छी सड़कें थी, जाड़ों में भाबर की ओर संक्रमित होने वाले पर्वतीय जन बैलगाड़ियों का उपयोग करते थे। भाबर में बैलगाड़ियों का प्रचलन अधिक था।⁵⁴

इसके अतिरिक्त भाबर में परिवहन के कुछ और साधन भी थे। इनमें सर्वप्रथम बैल और भैंस थे। तराई में भैंस परिवहन का प्रमुख साधन थी। इसे या तो गाड़ी में जोतते थे या फिर टट्टू की तरह इस पर सामान लादते थे। तराई में ऊँट का भी प्रयोग होता था। यह एक घंटे में पाँच मील तक यात्रा करता था। जिन क्षेत्रों में जंगल अधिक थे, वहाँ हाथियों का भी प्रयोग होता था।⁵⁵

4.2 ब्रिटिश शासन के दौरान परिवहन व यातायात व्यवस्था (1858 ई०— 1947 ई०)

उत्तराखण्ड के इतिहास में यह समय (1858 से 1947 तक) अत्यन्त महत्वपूर्ण स्थान रखता है, क्योंकि उत्तराखण्ड के आधुनिकीकरण की प्रक्रिया इसी समय से प्रारम्भ होती है। इस अवधि में प्रशासनिक ढाँचे में भी कुछ परिवर्तन किए गये। टिहरी रियासत को छोड़कर सम्पूर्ण क्षेत्र को दो कमिश्नरियों, मेरठ (देहरादून) तथा कुमाऊँ (कुमाऊँ—गढ़वाल) से सम्बद्ध किया गया। इनका विभाजन जिला, तहसील, परगना और पट्टी के क्रम में किया गया (प्रशासन का यह स्वरूप वर्तमान में भी विद्यमान है, लेकिन अब तहसील परगने से छोटी इकाई है। वर्तमान तहसील पूरी तरह से एक राजस्व इकाई है, जबकि परगना राजस्व के साथ-साथ शान्ति व्यवस्था एवं प्रशासन के लिए भी उत्तरदायी है)। शासन की सबसे छोटी इकाई गाँव थी। प्रशासनिक क्षेत्रों का विभाजन उनकी भौगोलिक सीमाओं को ध्यान में रखकर किया गया था।⁵⁶

सन् 1857 के विद्रोह के बाद वर्ष 1858 के भारत सरकार अधिनियम द्वारा भारतीय प्रशासन का नियंत्रण ईस्ट इण्डिया कम्पनी से ब्रिटिश क्राउन को हस्तान्तरित कर दिया गया। इस समय ब्रिटिश कुमाऊँ—गढ़वाल के कमिश्नर हेनरी रेमजे (1856—1884) थे। क्राउन के अन्तर्गत कुमाऊँ में प्रशासनिक दृष्टि से पहला परिवर्तन 1862 ई० में भाबर तहसील के गठन के रूप में हुआ। जिसका मुख्यालय हल्द्वानी बनाया गया।⁵⁷ समग्र तहसील चार पट्टियों— छखाता भाबर, चिल्किया भाबर, चौभेंसी भाबर तथा कोटा भाबर में विभक्त थी।⁵⁸

वर्ष 1891 में कुमाऊँ के छः परगनों (छखाता, कोटा, धनियाकोट, रामगढ़, कोटौली और ध्यानीरौ) तथा तराई जिले के सात परगनों (काशीपुर, बाजपुर, गदरपुर, रूद्रपुर, किलपुरी, नानकमत्ता तथा बिलहरी) को मिलाकर नैनीताल जिले का और कुमाऊँ जिले के शेष भाग से अल्मोड़ा जिले का गठन किया गया।⁵⁹ तल्ला

देश अथवा टनकपुर भाबर का क्षेत्र, जो सन् 1891 में नैनीताल जिले के साथ था, वर्ष 1896 में अल्मोड़ा जिले में समाहित किया गया।⁶⁰

उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में नये नगर तथा सन्निवेश (स्थान) बसाये गये, जो अपने पूर्ववर्ती सन्निवेशों से कई अर्थों में भिन्न थे। प्रशासनिक केन्द्रों के अलावा छावनी, पर्यटन, वाणिज्य, शिक्षा आदि की दृष्टि से महत्वपूर्ण सन्निवेशों (यथा— देहरादून, मसूरी, लैंसडाउन, चकराता, रामनगर, नैनीताल, रानीखेत, हल्द्वानी, काठगोदाम, टनकपुर इत्यादि) का विकास हुआ। इसी समय अर्थात् उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध व बीसवीं शताब्दी के पूर्वार्द्ध में परिवहन व यातायात में काफी प्रगति हुई। नये मार्गों के निर्माण तथा परिवहन व यातायात के साधनों के विकास ने यात्रियों तथा व्यापारिक परिवहन को नए आयाम दिये।

4.2.1 ब्रिटिश शासन के समय परिवहन के मार्ग—

सन् 1858 के बाद सड़क परिवहन व यातायात व्यवस्था में काफी अधिक सुधार हुआ। प्रमुख नगरों, तीर्थ यात्रा स्थलों आदि को जाने के लिए अच्छी घोड़िया तथा गाड़ी सड़कों का निर्माण किया गया। कई बड़ी नदियों पर लोह के पुल बनाये गये। उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्द्ध में पर्वतों की तलहटी तक रेलवे के आगमन से विकास की प्रक्रिया में वृद्धि हुई और सन् 1915—1920 में मोटर वाहनों के प्रचलन ने परिवहन व्यवस्था में क्रान्ति उत्पन्न की पर उत्तराखण्ड के सुदूर आन्तरिक भागों में यातायात के प्राचीन साधनों का ही प्रयोग होता रहा।

ब्रिटिश शासन के समय उत्तराखण्ड के सड़क मार्गों को तीन श्रेणियों में बाँटा जा सकता है—

- 1) आन्तरिक यातायात मार्ग।
- 2) दूरस्थ बाजारों तक जाने वाले मार्ग।
- 3) आन्तरिक डाक, संचार, यात्रा की साधारण सड़कें।

सन् 1864 में जंगलात विभाग की स्थापना के पश्चात् कुछ रास्तों व सड़कों का निर्माण वनों के दोहन को सरल बनाने हेतु हुआ। इस समय सबसे अच्छी स्थिति नैनीताल, अल्मोड़ा, श्रीनगर, टिहरी, मसूरी सड़क की थी, जिसकी प्रशंसा 1875 ई० में उत्तराखण्ड की यात्रा करने वाले इवान पावलोविच मिनायेव ने की थी।⁶¹

4.2.1.1 स्थल मार्ग— कुमाऊँ व गढ़वाल में मुख्य एवं सहायक स्थलीय मार्ग—

वर्तमान में सड़क मार्ग द्वारा जुड़े हुए उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व गढ़वाल) के अधिकांशतः मुख्य स्थान अंग्रेजों के समय के ही हैं। इन स्थानों व मार्गों की नींव ब्रिटिश शासन द्वारा ही रखी गयी। वर्तमान में सड़क मार्गों में बने पुल भी अभी तक अंग्रेजों के समय के ही लगे हुए हैं। यहाँ के प्रमुख स्थानों को सड़क मार्ग द्वारा जोड़ने का कार्य छठे कमिश्नर हेनरी रेमजे के कार्यकाल (1856—1884) के मध्य ही हुआ। उन्हीं के समय यहाँ के प्राचीन मार्गों को सुधार कर व विस्तार कर तथा नये मार्गों का निर्माण कर मार्गों को भार-वाहक पशुओं व अच्छी घोड़िया और गाड़ी सड़कों के रूप में परिवर्तित किया गया।

सन् 1858 से सन् 1947 के मध्य उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व गढ़वाल) में बने प्रमुख सड़क मार्गों का विवरण अधोलिखित है :-

कुमाऊँ में मुख्य एवं सहायक स्थलीय मार्ग—

सन् 1872 तक कुमाऊँ के विभिन्न स्थल एक-दूसरे से सड़क मार्ग (बैलगाड़ी सड़क, घोड़िया सड़क, पैदल मार्ग) द्वारा जुड़ चुके थे। जिनका विवरण निम्नवत् है⁶²—

हल्द्वानी — चोरगलिया — बरमदेव,

हल्द्वानी — किच्छा — नानकमत्ता — खटीमा — बरमदेव,

हल्द्वानी – कालाढूंगी – रामनगर,
 हल्द्वानी – कालाढूंगी – काशीपुर,
 हल्द्वानी – किच्छा – रूद्रपुर,
 हल्द्वानी – रानीबाग – नैनीताल,
 हल्द्वानी – रानीबाग – भीमताल – रामगढ़ – प्यूड़ा – अल्मोड़ा,
 नैनीताल – खैरना – काकड़ी घाट – अल्मोड़ा,
 खैरना – भुजान – रानीखेत,
 कालाढूंगी – मंगोली – नैनीताल,
 रामनगर – ढिकुली – मोहान – रानीखेत,
 रानीखेत – हवालबाग – अल्मोड़ा,
 रानीखेत – द्वाराहाट – गनाई – देघाट – बूंगीधार,
 द्वाराहाट – मासी – देघाट,
 अल्मोड़ा – देवीधूरा – लोहाघाट – चम्पावत,
 अल्मोड़ा – ताकुला – बागेश्वर – कपकोट – तेजम,
 अल्मोड़ा – गंगोलीहाट – पिथौरागढ़,
 पिथौरागढ़ – अस्कोट,
 लोहाघाट – बेलखेत – बरमदेव,
 लोहाघाट – चम्पावत – उरीखेत – तिमला फोर्ट – बरमदेव,
 अल्मोड़ा – सोमेश्वर – बागेश्वर,
 बागेश्वर – बैजनाथ – कर्णप्रयाग,
 इत्यादि ।

सन् 1874 में कुमाऊँ में मार्गों की स्थिति इस प्रकार थी—

क) गाड़ी सड़क (बैलगाड़ी सड़कें)⁶³ –

इसके अन्तर्गत

- 1) रामनगर से रानीखेत और वहाँ से अल्मोड़ा तक 85 मील (136 किमी०) तथा
- 2) हल्द्वानी से नैनीताल तक 26 मील (41 किमी०) की बैलगाड़ी सड़कें सम्मिलित थीं।

ख) शाही सड़क (राजमार्ग)⁶⁴ –

शाही सड़क (राजमार्ग) की कुल दूरी $452 \frac{2}{3}$ मील⁶⁵ (728.50 किमी०) थी, जिसमें—

अल्मोड़ा से सोमेश्वर	—	19 मील,
सोमेश्वर से ग्वालदम	—	21 मील,
द्वाराहाट से गणाई	—	10 $\frac{1}{2}$ मील,
गणाई से बूंगीधार	—	17 $\frac{2}{3}$ मील,
रामनगर से ढिकुली	—	7 मील,
ढिकुली से खैरना	—	32 $\frac{1}{4}$ मील,
भैंसखेत से द्वाराहाट	—	12 $\frac{3}{4}$ मील,
भैंसखेत से हवालबाग	—	10 $\frac{3}{4}$ मील,
अल्मोड़ा से लोहाघाट	—	52 $\frac{1}{4}$ मील,
बस्तिया से लोहाघाट	—	36 $\frac{1}{2}$ मील,
लोहाघाट से पिथौरागढ़	—	27 $\frac{1}{2}$ मील,
अल्मोड़ा से पिथौरागढ़	—	55 मील,
चुरंग से देवीधूरा	—	15 मील,
अल्मोड़ा से हल्द्वानी	—	42 मील,

रामगाड़ से नैनीताल	—	13 मील,
अल्मोड़ा से नैनीताल वाया खैरना	—	31 ½ मील,
नैनीताल से कालाढूंगी	—	16 मील,
कालाढूंगी से गरपू	—	7 मील,
नैनीताल से लालकुआँ	—	26 मील,

की सड़कें सम्मिलित थीं। ये चौड़ी घोड़िया सड़कें थीं तथा इनमें क्रमिक उतार—चढ़ाव था।

स्थानीय सड़क⁶⁶ —

स्थानीय सड़क की कुल दूरी 818 मील थी, जिसमें—

सोमेश्वर से बागेश्वर	—	15 ¼ मील,
बैजनाथ से बागेश्वर	—	13 मील,
सोमेश्वर से द्वाराहाट	—	14 मील,
गणाई से पांडुखाल	—	7 ¼ मील,
गणाई से मासी	—	7 ¾ मील,
मासी से सराईखेत	—	16 ½ मील,
मासी से द्वाराहाट	—	16 ½ मील,
मासी से भिकियासैण	—	12 ¼ मील,
भिकियासैण से मोहान	—	22 मील,
मोहान से ढिकुली	—	6 ¼ मील,
खैरना से रानीखेत	—	16 ¾ मील,
रानीखेत से द्वाराहाट	—	14 मील,
चम्पावत से फरका	—	9 ½ मील,

अल्मोड़ा से बागेश्वर	—	27 मील,
नया थल से बागेश्वर	—	32 ½ मील,
बेरीनाग से अल्मोड़ा	—	43 ½ मील,
नया थल से पिथौरागढ़	—	25 मील,
अस्कोट से पिथौरागढ़	—	30 मील,
झूलाघाट से पिथौरागढ़	—	12 मील,
भवानी से भीमताल	—	6 मील,
भवानी से ज्यूली	—	7 मील,
बेतालघाट से रानीखेत	—	16 मील,
देघाट से रानीखेत	—	11 मील,
हवालबाग से बागेश्वर वाया विनसर	—	29 मील,
बागेश्वर से कपकोट	—	14 मील,
हवालबाग से ताकुला	—	12 मील,
मोहान से मरचुला	—	7 मील,
कपकोट से पिंडारी	—	37 मील,
कपकोट से मुनस्यारी	—	40 मील,
मिलम से मुनस्यारी	—	40 मील,
थल से अस्कोट	—	24 मील,
थल से तेजम	—	14 मील,
थल से पीपल्टा	—	5 मील,
बेरीनाग से चौकोड़ी	—	9 मील,
अस्कोट से मुनस्यारी	—	30 मील,

अस्कोट से दरमा	—	55 मील,
अस्कोट से व्यांस	—	58 मील,
अस्कोट से चौदांस	—	63 मील,

की सड़कें सम्मिलित थीं, ये कम चौड़ी घोड़िया सड़कें थीं, जिनमें बहुत ज्यादा उतार-चढ़ाव था।

1874 तक कुमाऊँ में अल्मोड़ा से आगे उत्तरी क्षेत्रों में सड़कें अधिक ऊँचे भागों में थी। इन मार्गों की संख्या सात थी, जो इस प्रकार थे⁶⁷—

1) अल्मोड़ा से पिंडारी 77 मील था। जिसमें—

अल्मोड़ा-ताकुला (15 मील) — बागेश्वर (12 मील)— कपकोट (13मील) — ल्वारखेत (9 मील) — ढाकुरी (7 मील) — खाती (7 मील)— दिवाली (6 मील) — फरकिया (5 मील) — पिंडारी (3 मील) होते हुए पहुँचा जाता था।

2) अल्मोड़ा से मिलम 122 मील था। जिसमें—

अल्मोड़ा — कपकोट (40 मील) — खैर बगड़ (4 मील) — शामा (8 मील) — तेजम बगड़ (8 मील) — जिनी (10 मील) — मुनस्यारी (12 मील) — मिलम थलकोट (8 मील) — रड़गाड़ी (8 मील) — बोउडयार (5 मील) — मर्तोली लस्पा (10 मील) मिलम (9 मील) होते हुए पहुँचा जाता था।

3) अल्मोड़ा से झूलाघाट 69 ½ मील था। जिसमें—

अल्मोड़ा — पनुवा नौला (15 मील) — नैनी (11 मील) — गंगोलीहाट (11 ¼ मील) — बाँस (11 मील) — पिथौरागढ़ (7 ¼ मील) — झूलाघाट (14 मील) का मार्ग सम्मिलित था।

4) मिलम से तिब्बत 31 मील था, जिसमें—

मिलम— शेलंग (7 मील) — टोपी दुंगा (9 मील) — क्यूंगाड़ (9 मील) — थजंग (6 मील) का मार्ग सम्मिलित था।

5) पिथौरागढ़ से दरमा 91 मील था। जिसमें—

पिथौरागढ़ — सतगढ़ (10 मील) — अस्कोट/देवल (13 मील) — बलुवाकोट (10 मील) — धारचुला (9 मील) — रेलगाड़ (8 मील) — खुगुल्टी (7 मील) — दुर (7 मील) — सेलाघाट (7 मील) — गो (9 मील) — खिमलिंग (6 मील) — दवड़ (5 मील) का मार्ग सम्मिलित था।

6) पिथौरागढ़ से ब्यांस वाले मार्ग में निम्न स्थान सम्मिलित थे—

पिथौरागढ़ — रेलगाड़ (50 मील)—सोसा (8 मील)—गलगाड (10 मील)—नजंगाड़ (8 मील) — बूदी (9 मील) — गर्बिया (4 मील) — कालापानी — डुमकुंग — तकलाखर।

7) अल्मोड़ा से अस्कोट 66 ¼ मील था, जिसमें —

अल्मोड़ा — धवल चिणा (13 ½ मील) — लख्तोली (12 ½ मील) — बेरीनाग (14 ¼ मील) — बटर (10 मील) — हाट (10 मील) — अस्कोट (6 मील) का मार्ग सम्मिलित था।

इन मार्गों की स्थिति अच्छी नहीं थी। अपने प्रारम्भिक स्थल से कुछ दूरी तक तो यह मार्ग चौड़ी घोड़िया सड़कें और क्रमिक उतार—चढ़ाव वाले थे। परन्तु कुछ दूरी उपरान्त मार्ग कम चौड़ी घोड़िया सड़क में परिवर्तित होकर बहुत ज्यादा उतार—चढ़ाव लेते थे।⁶⁸ इन मार्गों की यह स्थिति भारत स्वतंत्र होने तक अर्थात् सन् 1947 तक बनी रही।⁶⁹

अन्य रास्ते इस प्रकार थे—

थल से बाड़ेछीणा	—	45 मील,
गणाई से भिकियासैण	—	20 मील,
गणाई से देघाट	—	17 मील,
देघाट से मासी	—	8 मील,
बागेश्वर से ग्वालदम	—	20 मील,

सोमेश्वर से मझकाली	—	13 मील,
सोमेश्वर से द्वाराहाट	—	14 मील,
सोमेश्वर से बैजनाथ	—	12 मील,
बरमदेव से बनबसा	—	10 मील,
बरमदेव से चोरगलिया	—	29 मील,
अल्मोड़ा से थल	—	59 मील,
अल्मोड़ा से प्यूड़ा	—	7 मील,
देवीधूरा से फरकिया	—	12 मील,
नैनीताल से रामनगर	—	32 मील,
नैनीताल से भीमताल	—	12 मील,
नैनीताल से रानीखेत	—	23 मील,
नैनीताल से प्यूड़ा	—	25 मील,
चम्पावत से बरमदेव	—	34 मील,

की सड़कें थी।

ब्रिटिश शासकों ने वर्ष 1903 में बरेली से अल्मोड़ा तक पक्की सड़क बनवायी तथा सन् 1903 में ही ज्योलीकोट—अल्मोड़ा मार्ग भवाली होते हुए बना।⁷⁰

सन् 1907 तक सड़कों की देखभाल का जिम्मा म्यूनिसिपल बोर्ड का था और सन् 1907 में सड़कों को सार्वजनिक निर्माण विभाग के हाथ में दे दिया।⁷¹

सन् 1911 में नैनीताल—रानीबाग मोटर मार्ग का निर्माण हुआ।⁷²

सन् 1911 में अल्मोड़ा जिले में सड़कों की स्थिति इस प्रकार थी⁷³ –

I) प्रान्तीय सड़कें

क) प्रथम श्रेणी की पक्की सड़कें—

- 1) अल्मोड़ा से रानीखेत बैलगाड़ी सड़क 29 मील की।
- 2) रानीखेत से गनाई, देवली सड़क 1 मील 6 फर्लांग⁷⁴ की।

ख) द्वितीय श्रेणी की प्रथम दर्जे की कच्ची सड़कें—

- 1) अल्मोड़ा से काटगोदाम सड़क 5 मील 2 फर्लांग 89 फीट⁷⁵ की।
- 2) चौबटिया से बमसेन सड़क 4 मील 6 फर्लांग 255 फीट की।

ग) द्वितीय श्रेणी की द्वितीय दर्जे की कच्ची सड़क—

- 1) रामनगर से रानीखेत सड़क 42 मील 370 फीट की।

II) स्थानीय सड़कें—

क) प्रथम दर्जे की पक्की सड़कें—

- 1) हवालबाग और बैजनाथ बैलगाड़ी सड़क 34 मील की।

ख) द्वितीय दर्जे की कच्ची सड़कें—

- 1) अल्मोड़ा से चम्पावत (लमगड़ा, मोरनौला, देवीधुरा, खेतीखान होकर और खेतीखान से एक सड़क चम्पावत को, दूसरी लोहाघाट को जाती थी) 50 मील की।
- 2) अल्मोड़ा से झूलाघाट (सोर—गंगोली होकर) 67 मील 2 फर्लांग 140 फीट की।
- 3) अल्मोड़ा से खैरबगड़ 44 मील 4 फर्लांग की।
- 4) अल्मोड़ा से पौड़ी 31 मील 6 फर्लांग 475 फीट की।
- 5) अल्मोड़ा से करबला 2 मील 4 फर्लांग की।

- 6) अस्कोट से बाड़ेछीना (बेरीनाग—गनाई—थल होकर) 61 मील 4 फर्लांग की।
- 7) अस्कोट से टनकपुर 91 मील की।
- 8) बैजनाथ से ग्वालदम 7 मील 4 फर्लांग की।
- 9) बैजनाथ से कटारमल 10 मील की।
- 10) विश्वनाथ सड़क 2 मील 4 फर्लांग की।
- 11) धूनाघाट से लोहाघाट 7 मील की।
- 12) द्वाराहाट से रानीखेत 12 मील की।
- 13) डाल से महरगाँव 2 मील 4 फर्लांग की।
- 14) रूयूनी शार्टकट 7 फर्लांग का।
- 15) सिआँली से सौलिथान 2 मील की।

ग) तीसरे दर्जे की सड़कें—

- 1) अस्कोट से गर्ब्यांग 67 मील 2 फर्लांग 380 फीट की।
- 2) बागेश्वर से बेरीनाग 20 मील की।
- 3) बागेश्वर से द्वाराहाट 27 मील की।
- 4) बागेश्वर से बैजनाथ 14 मील की।
- 5) बागेश्वर से मावानी 44 मील की।
- 6) बेतालघाट से ताड़ीखेत 7 मील की।
- 7) चारौंग से देवीधूरा 15 मील की।
- 8) चखुटिया से देघाट 8 मील की।
- 9) देवथल से कनालीछीना 6 मील की।
- 10) द्वाराहाट से सराईखेत 29 मील की।

- 11) द्यारीघाट से मजखाली 2 मील की।
- 12) धूनाघाट से डांडा कठौली 20 मील की।
- 13) गर्जिया से मिलम 61 मील की।
- 14) घंटाखेल से हवालबाग 1 मील की।
- 15) गर्ब्यांग से मल्ला कालापानी 9 मील की।
- 16) हवालबाग से जुनियाबाग 21 मील की।
- 17) जैती से मोरनोला 5 मील की।
- 18) खैर बगड़ से पिंडारी 30 मील की।
- 19) खैर बगड़ से तेजम 15 मील की।
- 20) खैर बगड़ से दुरमार 24 मील की।
- 21) खेला से दरमा 21 मील की।
- 22) मजखाली से सोमेश्वर 14 मील की।
- 23) मरचूला से मोहान 3 मील की।
- 24) मरचूला से सिटौली 1 मील की।
- 25) मोहान से पनुवाखेल 43 मील की।
- 26) नारायण तिवारी से सिरौली 4 फर्लांग की।
- 27) पाली से भिकियासैण 9 मील की।
- 28) रेलकोट से उडियारी 1 मील की।
- 29) सातसिलिंग से तेजम 37 मील की।

अल्मोड़ा से बद्दीनाथ 126 मील था/है, किन्तु बद्दीनाथ-अल्मोड़ा सड़क में से लगभग 33 मील सड़क अल्मोड़ा जिले की भीतर थी/है। बाकी गढ़वाल जिले में थी/है।⁷⁶

काठगोदाम से अल्मोड़ा, मोटर मार्ग द्वारा 82 मील तथा पगडंडी द्वारा 37 मील की दूरी पर स्थित था/है।⁷⁷

अल्मोड़ा जिला में वन विभाग (जंगलात महकमा) ने बड़ी संख्या में पैदलमार्ग व सड़क मार्ग विभिन्न लम्बाईयों के बनवाये। जिसमें से कुछ महत्वपूर्ण मार्गों का विवरण निम्नवत् है ⁷⁸ –

- 1) बागेश्वर से खबडोली रिज, 15 मील से ज्यादा।
- 2) गंगनाथ से बागेश्वर, 13 मील से ज्यादा।
- 3) रेखोली से मल्ला सेरा, 14 मील से ज्यादा।
- 4) लोहार चौरा से मजकोट, 13 मील।
- 5) कठपूरिया से गिरीछैना, 6 मील से ज्यादा।
- 6) गीरीछैना से बागेश्वर, 8 मील से ज्यादा।
- 7) सरजू घाटी सड़क, 27 मील से ज्यादा।
- 8) दनिया-लधौली सड़क, 7 मील।
- 9) दानिया-काकरीघाट सड़क, 12 मील से ज्यादा।
- 10) दुरम-पपौली सड़क, 11 मील से ज्यादा।
- 11) मोरनौला से मेलझारी, 43 मील।
- 12) सरजू घाटी सड़क (लोहाघाट), 8 मील।
- 13) हरसिल-दोफार सड़क, 11 मील।
- 14) रामगंगा से चंडाग, 13 मील।
- 15) गौरी घाटी सड़क, 16 मील।
- 16) तल्ला अस्कोट सड़क, 36 मील।
- 17) रानीखेत-बेल्लेख, 8 मील।

- 18) तमाधौन-जौरासी, 7 मील।
- 19) बिसमोली-टोटम, 6 मील।
- 20) कानोनी- तमाधौन, 6 मील।

नैनीताल जिले में सन् 1913 में गौला नदी पर काठगोदाम में सीमेंट और कंक्रीट से निर्मित 350 फुट लम्बा एक बड़ा पुल बनाया गया, जो लार्ड हॉर्डिंग द्वारा उद्घाटित किए जाने के कारण इसी नाम से जाना जाता था।⁷⁹ इस पुल के अवशेष काठगोदाम में नये बने पुल के पास ही आज भी देखे जा सकते हैं।

सन् 1921 में नैनीताल जिले में सड़कों की स्थिति इस प्रकार थी⁸⁰ -

I) प्रान्तीय सड़कें-

क) प्रथम श्रेणी की पक्की सड़क, पुलों सहित/युक्त-

- 1) बरेली-रानीबाग और नैनीताल मुख्य सड़क, 55 मील 6 फर्लांग की।

ख) कच्ची सड़कें, पुल सहित/युक्त-

- 1) रानीबाग - रानीखेत बैलगाड़ी सड़क, 17 मील 5 फर्लांग, 343 फीट की।
- 2) खैरना - कर्णप्रयाग, 6 मील की।
- 3) रामनगर - रानीखेत, 29 मील 6 फर्लांग की।

ग) कच्ची सड़कें, आंशिक पुल सहित/युक्त-

- 1) नैनीताल - रानीबाग, 11 मील।
- 2) काठगोदाम-रामगढ़ और अल्मोड़ा (भीमताल होकर), 31 मील।
- 3) नैनीताल-रामगढ़, 9 मील।
- 4) भवाली-भीमताल, 3 मील 6 फर्लांग 475 फीट।
- 5) नथुवाखान-मुक्तेश्वर, 3 मील 4 फर्लांग 40 फीट।

6) बल्दियाखान-पटवाडांगर, 1 मील 6 फर्लांग 40 फीट ।

II) स्थानीय सड़कें-

क) द्वितीय श्रेणी की कच्ची सड़कें, पुल युक्त-

- 1) नैनीताल-मुरादाबाद, 12 मील 4 फर्लांग ।
- 2) रामनगर- मुरादाबाद, 13 मील ।
- 3) सुल्तानपुर-बिजनौर, 18 मील ।
- 4) काशीपुर-ढ़डियाल, 6 मील ।
- 5) काशीपुर-ठाकुरद्वारा, 4 मील ।
- 6) जसपुर-रेहड़, 5 मील ।

ख) द्वितीय श्रेणी कच्ची सड़कें, आंशिक पुल युक्त-

- 1) कालाढूंगी-गडप्पू, 6 मील ।
- 2) नैनीताल-कालाढूंगी, 14 मील ।
- 3) नैनीताल-रतीघाट, 7 मील ।
- 4) रामनगर-खैरना, 34 मील ।
- 5) खैरना-घुराड़ी, 8 मील 2 फर्लांग ।
- 6) रामगड़-देचौरी, 24 मील 6 फर्लांग ।
- 7) देचौरी-बजोन, 9 मील 5 फर्लांग ।
- 8) धारी-मोरनौला, 12 मील 75 फर्लांग ।
- 9) प्यूड़ा से शीतला और प्यूड़ा-मुक्तेश्वर, 7 मील 31 फर्लांग ।

ग) चतुर्थ श्रेणी की सड़क, आंशिक पुल युक्त—

- 1) जसपुर से रामनगर रियासत सड़क, 12 मील ।
- 2) भीमताल से मलुवाताल, 8 मील ।
- 3) बेतालघाट से दानपू, 6 मील, 4 फर्लांग ।
- 4) बेतालघाट से कालाखेत, 6 मील 6 फर्लांग ।
- 5) भीमताल से सातताल, 4 मील 2 फर्लांग ।
- 6) भीमताल— नकुचियाताल, 5 मील ।

III) सरकारी रियासत की सड़कें—

- 1) काशीपुर—सुलतानपुर—किच्छा—सितारगंज—खटीमा—मेलाघाट, 74 मील ।
- 2) किच्छा—बारा—सितारगंज, 14 मील 4 फर्लांग ।
- 3) सितारगंज—चोरगलिया, 8 मील 4 फर्लांग ।
- 4) सुलतानपुर— छोई, 15 मील 4 फर्लांग ।
- 5) ब्रह्मदेव—हरिद्वार, 67 मील ।
- 6) सितारगंज—काठगोदाम, 27 मील ।
- 7) अखरौली—हौराई, 3 मील ।
- 8) पीलीभीत—खटीमा—ब्रह्मदेव, 18 मील 4 फर्लांग ।
- 9) सितारगंज—पीलीभीत, 5 मील ।
- 10) हल्द्वानी—पीपलपड़ाव—बाराखेड़ा—सकेनिया, 20 मील ।
- 11) पीपलपड़ाव—चकलुवा, 7 मील ।
- 12) देचौरी—गिन्नीगाँव—मूसाबंगर, 5 मील ।
- 13) बेलपड़ाव—शफाखाना, 11 मील 4 फर्लांग ।
- 14) रामनगर—कोटा, 10 मील ।

- 15) रामनगर—कराई, 4 मील ।
- 16) रूद्रपुर—हल्द्वानी, 20 मील ।
- 17) किच्छा—दराऊ, 5 मील ।
- 18) शिवनाथपुर—आमपोखरा—रामनगर, 7 मील 8 फर्लांग ।
- 19) किशनपुर—डोलपोखरा, 3 मील ।
- 20) शेरपुर—कोटाबाग, 3 मील ।
- 21) कोटाबाग—कालाढूंगी, 3 मील 3 फर्लांग ।
- 22) बाजपुर—छोई, 7 मील 3 फर्लांग 150 फीट ।
- 23) चिल्किया—जसपुर, 7 मील 6 फर्लांग ।
- 24) रामनगर—बनकुआं, 8 मील 5 फर्लांग ।
- 25) कालाढूंगी—रामखत्ता, 7 मील 4 फर्लांग ।
- 26) चकलुवा—सदाशाखखत्ता, 7 मील ।
- 27) लालकुआँ—टांडा, 5 मील ।
- 28) पीपलपड़ाव—टांडा, 6 मील ।
- 29) पीपलपड़ाव—गरप्पू, 5 मील 3 फर्लांग ।
- 30) हल्द्वानी—गदरपुर, 11 मील ।
- 31) हल्द्वानी—टांडा, 12 मील ।
- 32) लामाचौड़—पीपलपड़ाव, 5 मील 4 फर्लांग ।

उपर्युक्त सड़कों (अल्मोड़ा और नैनीताल जिले में) की यह स्थिति कुछ सुधार और नये निर्माण के साथ आजादी तक बनी रही। वर्तमान में भी यातायात व परिवहन के लिए इन मार्गों का उपयोग होता है।

रामनगर से भिकियासैण के मध्य बैलगाड़ी चलाने के लिए भतरौंजखान से भिकियासैण के बीच (पहले बैलगाड़ी केवल भतरौंजखान तक जाती थी) पुल रहित बैलगाड़ी सड़क 8,82,670 रु० की लागत से 31 मई 1923 को पूर्ण हुई।⁸¹

पिथौरागढ़ में पहली मोटर सड़क 1946 में बनी।⁸²

देश आजाद होने अर्थात् 1947 तक अल्मोड़ा जिले में पक्की सड़कों की लम्बाई 216 कि०मी० तथा कच्ची सड़कों की लम्बाई 1280 कि०मी० थी।⁸³

ब्रिटिश शासन काल में कैलाश यात्रा के दो रास्ते थे⁸⁴— एक व्यांस—दरमा का दूसरा जोहार का। व्यांस—दरमा का रास्ता अच्छा था जबकि जोहार वाला मार्ग कठिन। व्यांस—दरमा से जाने वाले यात्रियों को या तो टनकपुर होकर पिथौरागढ़ से धारचूला को जाना होता था या अल्मोड़ा से। अल्मोड़ा से पिथौरागढ़ 52 मील था और टनकपुर से 65 मील के लगभग था।

पिथौरागढ़ से कनालीछीना होकर अस्कोट 27 मील।

अस्कोट से बलुवाकोट	—	11 मील।
बलुवाकोट से धारचूला	—	11 मील।
धारचूला से खेला	—	10 मील।
खेला से तिथिला	—	9 मील।
तिथिला से गल्ला	—	9 मील।
गल्ला से माल्पा	—	9 मील।
माल्पा से गरब्यांग	—	12 मील।
गरब्यांग से कालापानी	—	9 मील।
कालापानी से पाला	—	11 मील।
पाला से ताकलाकोट	—	6 मील।
ताकलाकोट से बाल्दा	—	10 मील।
बाल्दा से मानसरोवर	—	15 मील।

मानसरोवर से दारचिन	—	20 मील ।
दारचिन से डीडीफूगंबा	—	10 मील ।
डीडीफूगंबा से दारचीन	—	15 मील ।

जोहार का रास्ता इस प्रकार था—

अल्मोड़ा से बागेश्वर	—	26 मील ।
बागेश्वर से कपकोट	—	14 मील ।
कपकोट से श्यामा	—	11 मील ।
श्यामा से तेजम	—	8 मील ।
तेजम से गिरगाँव	—	7 मील ।
गिरगाँव से तिकसैन	—	8 मील ।
तिकसैन से बीरी	—	7 मील ।
बीरी से बोउडयार	—	8 मील ।
बोउडयार से रिलकोट	—	8 मील ।
रिलकोट से मिलम	—	8 मील ।

मिलम से ऊँटाधुरा—जयंती—कुंगरी बिंग्री—ज्ञानिया—तीर्थपुरी—कैलाश—मानसरोवर

गढ़वाल में मुख्य एवं सहायक स्थलीय मार्ग—

सहारनपुर—चकराता सड़क सन् 1873 में बनायी गयी।⁸⁵

1874 ई० तक गढ़वाल में मार्गों की स्थिति निम्न प्रकार थी—

हरिद्वार से सड़क रानीपोखरी और लक्ष्मण—झूला होकर गुजरती थी। लक्ष्मण—झूला से देहरादून जिला समाप्त और गढ़वाल जिला शुरू होता था। लक्ष्मण—झूला से गंगा के बाएँ किनारे—किनारे बढ़ती हुई यह सड़क गंगा और हिंवाल नदी के संगम फलारी पहुँचती थी। फलारी से हिंवाल के बाएँ किनारे 8 मील से कुछ अधिक चलकर टेढ़ी—मेढ़ी सड़क से भैरागुना पहुँचते थे। यहाँ बिजणी, सेंधुली खाल, बंदरबेल धर्मशाला व ढांगूगढ़ होते हुए चाँदपुर पहुँचा जाता था।⁸⁶

दक्षिणी दिशा से नीती घाटी में पहुँचने के दो रास्ते हैं— एक तो कर्णप्रयाग से अलकनंदा नदी के बाएँ किनारे—किनारे हेलंग और जोशीमठ होकर और दूसरा लोहबा से नारायणबगड़, घाट, रामणी और पाणा होकर।⁸⁷

कर्णप्रयाग से बदरीनाथ वाली सड़क नंदप्रयाग होते हुए उत्तर पश्चिमी दिशा में अलकनंदा के बाएँ किनारे—किनारे जाती थी। इससे कुमाऊँ के अल्मोड़ा और बैजनाथ से आने वाली सड़क नन्दाकिनी नदी को पार कर नंदप्रयाग में मिलती थी।⁸⁸ जबकि केदारनाथ के लिए दो रास्ते थे— एक तो कर्णप्रयाग, चमोली, तुंगनाथ और ऊखीमठ होते हुए तथा दूसरा रास्ता जो हरिद्वार से ज्यादा अपनाया जाता था, श्रीनगर से रूद्रप्रयाग और आगे मंदाकिनी नदी के किनारे—किनारे दोनों रास्ते खड़ावकोटी में मिलते थे।⁸⁹ देहरा (देहरादून), मसूरी को मैदानी क्षेत्र से जोड़ने वाली सड़क पर स्थित था। यह सहानपुर से 42 मील, रूड़की से भी इतनी ही दूर, मसूरी से 14 मील और राजपुर से 7 मील की दूरी पर था। सहारनपुर के लिए सड़क मोहंड दर्रे से होकर जाती थी। जिस पर पुल भी थे और तारकोल भी किया हुआ था। एक अच्छी दूसरी श्रेणी की सड़क जिस पर पुल भी थे और थोड़ी दूरी तक तारकोल भी किया हुआ था, पश्चिम में यमुना तक जाती थी। एक तीसरी श्रेणी की सड़क पूर्वी दून से होते हुए हरिद्वार चली जाती थी।⁹⁰ जबकि मसूरी पहुँचने के लिए निकटतम रेलवे—स्टेशन सहारनपुर था। सहारनपुर से राजपुर तक चौड़ी, पक्की सड़क थी जो आगे एक मील तक संकरी और चढ़ाई वाली थी। इसके बाद पर्यटकों/यात्रियों के पास दो विकल्प थे या तो वह चढ़ाई वाले छोटे खच्चर मार्ग से मसूरी पहुँचे या दूसरे कम चढ़ाई वाले मैकिनन की सड़क (इस सड़क का निर्माण मिस्टर मैकिनन ने स्वयं के सर्वेक्षण व खर्च पर अपने शराबखाने से ट्रकों द्वारा बियर लाने व ले जाने के लिए किया था) द्वारा। सामान्यतः लोग घोड़े, खच्चर, कुली और सामान—लदे जानवर चढ़ाई वाले छोटे रास्ते को अपनाते थे, क्योंकि इस रास्ते से मसूरी की दूरी केवल सात मील पड़ती थी जो कि मैकिनन की सड़क वाली दूरी से आधी थी।⁹¹

सन् 1874 तक गढ़वाल में मार्गों की स्थिति का संक्षिप्त विवरण इस प्रकार था⁹² –

- 1) चटवापीपल से भीरी तक, 21 मील (अच्छी सड़क, आंशिक पुल युक्त)।
- 2) ग्वालदम से नन्दप्रयाग तक, 42 मील (अच्छी सड़क, सम्पूर्ण पुल युक्त)।
- 3) ग्वालदम से कर्णप्रयाग तक, 35 मील (अच्छी सड़क)।
- 4) लोहबा से बूंगीधार तक, 13 मील (सम्पूर्ण सड़क पुल युक्त)।
- 5) लोहबा से कैनूर तक, 22 मील (खच्चर मार्ग)।
- 6) पोखरी से चमोली तक, 15 मील (खच्चर मार्ग)।
- 7) रामणी से ग्वालदम तक, 35 मील।
- 8) पौड़ी से देवप्रयाग तक, 15 मील।
- 9) कैनूर से रामनगर तक, 45 मील (अच्छी सड़क, सम्पूर्ण पुल युक्त)।
- 10) कैनूर से धारों (भाबर में), 62 मील।
- 11) पौड़ी से धारों तक, $67 \frac{3}{4}$ मील।
- 12) चांदपुर से कोटद्वार तक, $82 \frac{1}{2}$ मील (सम्पूर्ण सड़क पुल युक्त)।
- 13) उखलेत से कालूशहीद तक, $42 \frac{3}{4}$ मील (अच्छी सड़क, जंगल की सीमा तक पुल युक्त)।
- 14) उखलेत से डोमैला तक, $28 \frac{1}{2}$ मील (अच्छी सड़क, सम्पूर्ण पुल युक्त)।
- 15) द्वारीखाल से गोरीघाट तक, $47 \frac{1}{4}$ मील (अच्छी, आंशिक पुल युक्त)।
- 16) पौड़ी से अगासपुर (और आगे अल्मोड़ा) तक, $51 \frac{1}{4}$ मील (सम्पूर्ण पुल युक्त)।
- 17) पौड़ी से चटवापीपल तक, 49 मील (अच्छी सड़क)।
- 18) पौड़ी से ब्यासघाट तक, 27 मील (खच्चर मार्ग)।

19) श्रीनगर और पौड़ी से रास्ते –

क) श्रीनगर से हरिद्वार जहाँ तक गढ़वाल की सीमा है—

- 1) सीता कोटी, 11 मील।
- 2) ब्यासघाट, 14 मील।
- 3) चांदपुर का मांडा, 10 ½ मील।
- 4) बैरागणा, 12 मील।
- 5) लक्ष्मण झूला, 9 मील।

ख) श्रीनगर से केदारनाथ यात्रा मार्ग—

- 1) सिरोबगड़, 12 मील।
- 2) पुनाड़ (रूद्रप्रयाग), 7 मील।
- 3) अगस्त्यमुनि, 12 मील।
- 4) गुप्तकाशी, 14 मील।
- 5) फाटा, 8 मील।
- 6) झिलमिलपटन, 10 मील।
- 7) केदारनाथ, 10 मील।

ग) गुप्तकाशी से चमोली—

- 1) ग्वालिया बगड़, 9 मील।
- 2) चोबता (यहाँ से तुंगनाथ जाते थे), 11 मील।
- 3) मंडल, 12 मील।
- 4) चमोली (गोपेश्वर), 11 मील।

घ) श्रीनगर से नीता—

- 1) सिरोबगड़, 12 मील।
- 2) पुनाड़, 7 मील।
- 3) चटवापीपल, 15 मील।
- 4) नंदप्रयाग, 12 ½ मील।
- 5) चमोली, 7 मील।

- 6) पीपलकोटी, 8 मील ।
- 7) हेलंग, 11 मील ।
- 8) जोशीमठ, 7 मील (यहाँ से पांडुकेश्वर 9 मील, बदरीनाथ और आगे 9 मील तथा माणा दो मील और आगे था) ।
- 9) तपोवन, 7 मील ।
- 10) सुरांई ठोटा, 10 मील ।
- 11) झेलम, 9 मील ।
- 12) मलारी, 8 मील ।
- 13) गमसाली, 9 मील ।
- 14) नीती, 4 मील ।

च) श्रीनगर से कोटद्वार—

- 1) पौड़ी, 7 ½ मील ।
- 2) नैथाणा, 15 मील ।
- 3) ठिंगाबांज, 9 मील ।
- 4) डाडामंडी, 7 ½ मील ।
- 5) कोटद्वार, 13 मील ।

छ) गणाई से जोशीमठ—

- 1) लोहबा, 15 मील ।
- 2) आदिबदरी, 12 मील ।
- 3) कर्णप्रयाग, 10 मील ।
- 4) नंदप्रयाग, 9 मील (यहाँ से गंगा घाटी में मार्ग 'घ' वाला रास्ता है) ।

या

- 1) लोहबा, 15 मील ।
- 2) नारायणबगड़, 12 मील ।
- 3) बांजबगड़, 13 मील ।

4) नंदप्रयाग, 14 मील, (यहाँ से मार्ग 'घ' वाला रास्ता है)।

या

बांजबगड़ से—

- 1) रामणी, 14 मील।
- 2) कलियाघाट या पाणा, 14 मील।
- 3) खुलाड़ा, 15 मील (इसके लिए 15000 फीट ऊँचाई पर कुंवानी दर्रा पार करना होता था)।
- 4) जोशीमठ, 10 मील।
- 5) तपोवन, 8 मील (यहाँ से मार्ग 'घ' वाला रास्ता है)।

ज) अल्मोड़ा से मसूरी—

- 1) भैंसखेत, 13 ½ मील।
- 2) द्वाराहाट, 12 ½ मील।
- 3) गणाई, 9 मील।
- 4) देघाट, 15 मील।
- 5) बूंगीधार, 8 मील।
- 6) कैनूर, 12 ½ मील।
- 7) चिपलघाट, 16 मील।
- 8) पौड़ी, 13 ½ मील।
- 9) श्रीनगर, 7 ½ मील।
- 10) ताकुली, 13 मील।
- 11) पाण, 9 ½ मील।
- 12) टिहरी, 11 ½ मील।
- 13) कौडिया गला, 12 मील।
- 14) धनोल्टी, 13 मील।
- 15) मसूरी, 16 मील।

य) लंदौर (मसूरी) से गंगोत्री पुराने रास्ते से ⁹³—

- 1) लंदौर (मसूरी) से फेड़ी — 11 मील ।
- 2) बालल — 12 मील ।
- 3) ललूड़ी — 12 मील ।
- 4) थोना — 10 मील ।
- 5) डूंडा — 12 मील ।
- 6) बाड़ाहाट (उत्तरकाशी) — 12 मील ।
- 7) मनेरी — 11 मील ।
- 8) भट्वाड़ी — 12 मील ।
- 9) तियारा या इल्गा — 12 मील ।
- 10) डंगुली — 11 मील ।
- 11) सुखी या जलह — 14 मील ।
- 12) दिराली — 10 मील ।
- 13) भैरोंघाटी — 9 मील (यहाँ निलंग नदी गंगा में मिलती है) ।
- 14) गंगोत्री — 9 मील (सड़क बहुत खराब थी) ।
- 15) कैम्प — 10 मील (हिमनद की जड़ तक कोई रास्ता नहीं बनाया गया था । कैम्प से यह दूरी 6 मील थी)

कुल = 167 मील

ट) यमुनोत्री से मसूरी का रास्ता ⁹⁴ —

- 1) यमुनोत्री से खरसाली — 5 मील (रास्ता ऊबड़-खाबड़ व खतरनाक) ।
- 2) रण — 11 मील (मार्ग में लकड़ी के पुल) ।
- 3) उजड़ी (उजड़ीगाड) — 6 मील ।
- 4) कुटनर — 6 मील ।

5)	चढ़ाई से पहले शिविर	—	11 मील।
6)	गिहंगर	—	12 मील (आसान लेकिन गर्म रास्ता)।
7)	धरासू	—	8 मील (आसान लेकिन गर्म रास्ता)।
8)	ललौड़ी	—	8 मील (जंगलात की सड़क)।
9)	बाल	—	10 मील।
10)	शिविर	—	14 मील।
11)	मसूरी	—	10 मील।
	कुल	=	101 मील

गढ़वाल की परिवहन व्यवस्था घोड़िया सड़कों से सम्बन्धित थी। ये सड़कें अत्यन्त खराब स्थिति में थीं। भाबर के बाहर सबसे अच्छी और चौड़ी सड़क की चौड़ाई 10 फुट से अधिक नहीं थी, पथरीले स्थानों में तो चौड़ाई और भी कम थी। केवल कुछ ही सड़कें ठीक कही जा सकती थी, जैसे— कोटद्वार से पौड़ी होकर श्रीनगर जाने वाली सड़क, पौड़ी से अल्मोड़ा और समाई तक, सिमली और पनुवाखल के बीच तीर्थयात्रा मार्ग का एक भाग तथा ग्वालदम और नारायणबगड़ के बीच सड़क का एक भाग। पुराने तीर्थयात्रा मार्ग का चमोली तक अधिकांश भाग सन् 1894 में अलकनन्दा की बाढ़ में बह गया। इन चार सड़कों को छोड़कर जिले की अन्य सड़कों की अधिकतम चौड़ाई लगभग 8 फुट से न्यूनतम 3 या 4 फुट तक थी और कुछ स्थानों में तो इससे भी कम थी। इस प्रकार इन सड़कों का अधिकांश भाग लदे हुए पशुओं के लिए भी मुश्किल से चलने योग्य था और इन पर पहियेदार वाहनों के चलने की कल्पना भी नहीं की जा सकती थी।⁹⁵

सड़कों का निर्माण तथा मरम्मत का कार्य सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा किया जाता था। प्रत्येक गाँव छोटी पगडंडियों द्वारा जुड़ा हुआ था, जो 2 या 3 फुट चौड़ी तथा प्रायः ऊबड़-खाबड़ थी। सन् 1896 में गढ़वाल में द्वितीय श्रेणी की सात (लम्बाई कुल 670 मील या 1078 किमी०) सड़कें विद्यमान थी। इनमें से कुछ सड़कों का पुनर्निर्माण वर्ष 1864 के बन्दोबस्त के दौरान किया गया था। कुछ पुरानी थी

तथा कुछ सड़कें नई बनाई गईं और कुछ का पुनर्निर्माण पौ के बन्दोबस्त में किया गया।⁹⁶

सैन्य विभाग द्वारा भी अनेक सड़कों के निर्माण और रख-रखाव का कार्य किया जाता था। सन् 1882 तक सड़कें जिले के एक अधिकारी के अधीन रहती थीं। उसके बाद इन्हें सार्वजनिक निर्माण विभाग (पी0डब्ल्यू0डी0) के अन्तर्गत रखा गया।⁹⁷

देहरादून में सड़कें अपेक्षाकृत अच्छी थीं। अधिकांश पर्वतों की तलहटी में स्थित होने के कारण, बैलगाड़ियाँ भी चलाई जा सकती थीं। कुछ सड़कें पक्की थी, कुछ कच्ची तथा कुल पैदल चलने योग्य थी। देहरादून को मैदानी भागों से जोड़ने वाले तीन प्रमुख मार्ग थे⁹⁸ –

- 1) रूड़की – देहरादून–राजपुर–लंडौर मार्ग, जिसे सन् 1823 में मि0 शोर ने पुनर्निर्मित कराया।
- 2) सहारनपुर– चकराता मार्ग (वर्ष 1873 में) तथा
- 3) देहरादून–हरिद्वार मार्ग।

वर्ष 1900 तक देहरादून में केवल 20 किमी0 की सड़क ही पक्की (रोड़ी वाली) थी। सड़कों के निर्माण व सुधार ने वर्ष 1930 व पुनः वर्ष 1950 के बाद ही गति पकड़ी।⁹⁹

फरवरी 1909 में लैंसडाउन व कोटद्वार एक-दूसरे से बैलगाड़ी सड़क द्वारा जुड़ गये।¹⁰⁰

गढ़वाल में वर्ष 1909 तक सड़कें निम्नवत् थी¹⁰¹ –

I) प्रान्तीय सड़क–

क) प्रथम श्रेणी की पक्की सड़क, सम्पूर्ण रूप से पुल युक्त–

- 1) कोटद्वार– लैंसडाउन बैलगाड़ी सड़क,
कोटद्वार–दोगड़डा खण्ड – 9 मील 7 फर्लांग।

ख) द्वितीय श्रेणी की कच्ची सड़क, सम्पूर्ण रूप से पुल युक्त—

- 1) हरिद्वार—बद्रीनाथ (लक्ष्मण—झूला से बद्रीनाथ) — 164 मील।
- 2) रुद्रप्रयाग—केदारनाथ — 53 मील।
- 3) चमोली—गुप्तकाशी — 27 मील।
- 4) दोगड्डा से श्रीनगर — 47 मील।
- 5) कर्णप्रयाग से खैरना — 28 मील।
- 6) कोटद्वार शहर से खोह पुल तक बैलगाड़ी सड़क— 6 फर्लांग।

ग) द्वितीय श्रेणी की कच्ची सड़क, आंशिक रूप से पुल युक्त—

- 1) लैंसडाउन से नजीबाबाद — 2 मील 1 फर्लांग।

इस समय एक सैन्य निर्माण विभाग भी था, जिसने $15 \frac{3}{4}$ मील की बैलगाड़ी सड़क द्वारा लैंसडाउन और दोगड्डा को एक—दूसरे से जोड़ा। यह सड़क अपने प्रारम्भ से 4 मील तक पक्की होने के साथ—साथ पुल युक्त भी थी। एक अप्रैल 1909 को इस सड़क को सार्वजनिक मार्ग विभाग (पी0डब्ल्यू0डी0) को हस्तांतरित कर दिया गया।¹⁰²

II) स्थानीय सड़क—

क) द्वितीय श्रेणी की कच्ची सड़क, सम्पूर्ण रूप से पुल युक्त—

- 1) नन्दप्रयाग से ग्वालदम तक — 39 मील।
- 2) पौड़ी से समाई तक — 48 मील।

ख) द्वितीय श्रेणी की कच्ची सड़क, आंशिक रूप से पुल युक्त—

- 1) जोशीमठ से नीती तक — 41 मील।
- 2) अडवानी से ब्यांसघाट तक — 9 मील।
- 3) अयारधार से लैंसडाउन — 5 मील।
- 4) बांजबगड़ से लोहबा — 21 मील।

- 5) बैजरो से बूंगीधार — 16 मील ।
- 6) ब्यांसघाट से डंगल — 15 मील ।
- 7) चौकीघाट से डंगल — 39 मील ।
- 8) बूढासैनी से द्वारीखाल — 26 मील ।
- 9) बूंगीधार से लोहबा — 13 मील ।
- 10) चटवापीपल से ऊखीमठ — 29 मील ।
- 11) चटवापीपल से मंडाखेल — 35 मील ।
- 12) चमोली से पोखरी — 13 मील ।
- 13) चाँदपुर से उखलेत — 56 मील ।
- 14) श्रीनगर से मूसागली — 12 मील ।
- 15) दिवालीखाल से क्वीरौली — 6 मील ।
- 16) दिपाखाल से मंडेब — 15 मील ।
- 17) डोबरी से किरसाल — 5 मील ।
- 18) उखलेत से डोमेला — 29 मील ।
- 19) फतेहपुर से उखलेत — 13 मील ।
- 20) पौड़ी से देवप्रयाग — 15 मील ।
- 21) रायपुर से धनत्याल — 10 मील ।
- 22) ग्वालदम से रामणी — 38 मील ।
- 23) तपोवन से घाट — 34 मील ।
- 24) जोशीमठ से नीती — 41 मील ।
- 25) सरूनखाल से जोरीपानी — 9 मील ।
- 26) कैनूर से मरचूला — 40 मील ।
- 27) मंडाखाल से मासन — 7 मील ।
- 28) सेरिया से मंडला — 22 मील ।
- 29) पौड़ी से सराईखेत — 45 मील ।
- 30) जोहराली से सिमली — 23 मील ।

इसके अलावा तृतीय श्रेणी की सड़कें, अनेक कच्ची सड़कें तथा पगडंडिया भी विद्यमान थी। जिला-बोर्ड तथा वन विभाग द्वारा अनेक सड़कों की मरम्मत और रख-रखाव का कार्य किया जाता था।¹⁰³

गढ़वाल में सरकार द्वारा मोटर-मार्ग निर्माण हेतु ध्यान न दिये जाने के कारण 1936 ई० में जिला-बोर्ड ने स्वयं ही अपने सीमित साधनों से जिले में मोटर-मार्ग निर्माण का संकल्प लिया तथा दो वर्षों के अन्दर फतेहपुर से देवीखाल तक मोटर-मार्ग निर्मित कराया। जिसका उद्घाटन जनवरी 1938 ई० को कुमाऊँ कमिश्नर इबटसन द्वारा किया गया।¹⁰⁴

वर्ष 1937-38 में सड़क के मामले को लेकर पूरा गढ़वाल-कुमाऊँ आन्दोलित हो गया था। कुमाऊँ वाले जहाँ गरुड़-भिकियासैण से कर्णप्रयाग तक के प्रथम श्रेणी के मार्ग की माँग कर रहे थे, वहीं गढ़वाली लैन्सडौन-पौड़ी सड़क को प्राथमिकता दिये जाने के लिए आन्दोलित थे। इसी बीच पौड़ी-श्रीनगर-कर्णप्रयाग, भिकियासैण-कर्णप्रयाग तथा टनकपुर-पिथौरागढ़ के बीच मोटर मार्ग बनाने की माँग ने भी जोर पकड़ा।¹⁰⁵

गढ़वाल में सन् 1944 में कोटद्वार से पौड़ी तक के मोटरमार्ग का निर्माण हो गया था। तत्पश्चात् यह मार्ग धीरे-धीरे श्री बद्रीनाथ और साथ ही साथ श्री केदारनाथ तक बढ़ गया।¹⁰⁶

वर्ष 1946 ई० तक मोटरमार्ग चमोली तक पहुँच गया था तथा मार्च 1947 ई० तक कर्णप्रयाग तक नियमित रूप से यात्री-गाड़ियाँ चलने लगी थी।¹⁰⁷

टिहरी रियासत कम्पनी सरकार के समय पिछड़ी व कम सड़कों वाली रियासत थी।¹⁰⁸ सन् 1857 में राजा सुर्दशन शाह (1815 - 1859) ने कम्पनी सरकार को अपने राज्य में सड़क बनाने की स्वीकृति दी थी।¹⁰⁹ राजा भवानी शाह (1859-1871) ने सन् 1870 में दस हजार रूपए की लागत से गंगोत्तरी जाने के मार्ग में जाड़ गंगा पर 380 फुट लम्बा और तीन फुट चौड़ा लोहे का पुल बनाया। राजा प्रतापशाह (1871-1886) ने भवनों और सड़कों को बनाने में अधिक रूचि ली। उन्होंने राजप्रसाद से मोती बाग तक एक मील लम्बी मोटर सड़क का निर्माण

करवाया¹¹⁰ तथा मसूरी-श्रीनगर मार्ग की मरम्मत करवाई।¹¹¹ राजा कीर्तिशाह (1886-1913) ने सड़कों/पगडंडियों को बेहतर बनाने और रख-रखाव को नियमित करने के उद्देश्य से सार्वजनिक निर्माण विभाग का गठन किया तथा पुलों की मरम्मत करवायी।¹¹² कीर्तिशाह के समय (1886-1913) तक टिहरी में दस प्रमुख सड़कें (कुल लम्बाई 263 मील या 423.25 किमी०) थीं। ये सभी घोड़िया सड़कें थी और इन पर बैलगाड़ी आदि नहीं चल सकती थी।¹¹³ राजा नरेन्द्रशाह के शासन काल (1913-1946) में सड़कों का बहुत सुधार हुआ। पहली बार रियासत में लम्बी दूरी की मोटर सड़कों का निर्माण हुआ। ये सड़कें थीं¹¹⁴—

नरेन्द्रनगर से ऋषिकेश

ऋषिकेश से देवप्रयाग

देवप्रयाग से कीर्तिनगर

नरेन्द्रनगर से टिहरी

सन् 1940 तक टिहरी रियासत में 116 मील मोटर सड़क (53 मील ऋषिकेश से टिहरी तथा 63 मील ऋषिकेश से कीर्तिनगर) तथा 844 मील कच्ची सड़कें थीं। अंतिम राजा मानवेन्द्र शाह (1946-1949) का समय राजनैतिक आन्दोलनों व संघर्षों का काल रहा, पर इनके शासन काल में टिहरी से धरासू तक मोटर मार्ग का निर्माण प्रारम्भ हो चुका था।¹¹⁵

4.2.1.2 जल मार्ग-अस्तित्व में न आने की स्थितियाँ—

ब्रिटिश शासन काल (1858-1947) में भी उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व गढ़वाल) में जल मार्ग द्वारा यातायात व परिवहन सम्भव नहीं हो सका। इस काल में भी जल मार्ग द्वारा यातायात व परिवहन विकसित न हो पाने की वहीं स्थितियाँ व परिस्थितियाँ थी। जिनका उल्लेख इस शोध ग्रन्थ के पृष्ठ 195-196 पर बिन्दु 4.1.1.2 के अन्तर्गत किया गया है।

4.2.1.3 वायु मार्ग— गढ़वाल एवं कुमाऊँ में —

ब्रिटिश कालीन उत्तराखण्ड (1858–1947) के कुमाऊँ व गढ़वाल में वायु मार्ग का प्रचलन नहीं हो पाया। यहाँ वायु द्वारा यातायात व परिवहन स्वतंत्रता के बाद ही सम्भव हो पाया। उत्तराखण्ड में वायुमार्ग द्वारा यातायात व परिवहन की सुविधा आज भी पूर्ण रूप से अस्तित्व में नहीं आ पायी है। जो थोड़ा बहुत वायुमार्ग द्वारा यातायात व परिवहन उत्तराखण्ड में सम्भव हुआ है उसकी नींव सन् 1947 के पश्चात् ही पड़ी।

उत्तराखण्ड में वायुमार्ग द्वारा यातायात व परिवहन विकसित न हो पाने के अनेक कारण थे। जिसमें से कुछ कारण आज भी विद्यमान हैं। वायुमार्ग द्वारा यातायात व परिवहन विकसित न होने के प्रमुख कारणों का उल्लेख निम्नवत् है—

- 1) भारत में वायुयान सेवा वर्ष 1911 में आरम्भ हुई, लेकिन वायुयान द्वारा यातायात व परिवहन प्रमुखता से स्वतंत्रता के उपरान्त अर्थात् 1947 के पश्चात् ही प्रारम्भ हुआ। स्वतंत्रता से पूर्व ब्रिटिश सरकार ने वायुयानों का प्रयोग यात्रियों के आवागमन के लिए कम व सैनिकों तथा डाकों को लाने-ले जाने के लिए अधिक किया।
- 2) ब्रिटिश शासनकाल में ब्रिटिश शासकों द्वारा उत्तराखण्ड में यात्रियों को यातायात व परिवहन की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए वायु सेवा का प्रयोग करने में विशेष रुचि नहीं दिखाई।
- 3) वायुमार्ग द्वारा यातायात व परिवहन की सुविधा महंगी थी, जो यहाँ के व्यक्तियों/यात्रियों के लिए आर्थिक रूप से वहन करने योग्य नहीं थी। इसलिए वायुयान सेवा का प्रयोग कार्यरूप में परिणित नहीं हो पाया।
- 4) उत्तराखण्ड की भौगोलिक स्थिति वायु परिवहन व यातायात के लिए अनुकूल न होकर प्रतिकूल (अधिकांश भाग पर्वतीय होने के कारण) थी और है।

- 5) उत्तराखण्ड वासियों ने कभी भी वायुयान सेवा उपलब्ध कराने के विषय में उस तरह के कोई भी आन्दोलन नहीं किये, जिस तरह के आन्दोलन यहाँ के वासियों ने सड़क मार्ग व रेल मार्ग के निर्माण के लिए किये। इसलिए आजादी के पूर्व वायुयान द्वारा यातायात व परिवहन उत्तराखण्ड में नगण्य तो था ही, वर्तमान में भी यह अपने पूर्ण रूप को प्राप्त नहीं कर पाया है।

4.2.2 ब्रिटिश शासन के समय परिवहन के साधन—

ब्रिटिश शासन काल (1858–1947) के समय में उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व सम्पूर्ण गढ़वाल) में यातायात व परिवहन साधन अनेक प्रकार के हो गये थे, यथा—सड़क परिवहन (इसके अन्तर्गत यांत्रिक व गैर यांत्रिक वाहनों को सम्मिलित किया जाता है पर हमने यहाँ यांत्रिक साधनों को ही सम्मिलित किया है, जैसे—बस, ट्रक, लॉरी इत्यादि और गैर यांत्रिक वाहनों को परिवहन के अन्य साधनों में सम्मिलित किया गया है), रेल परिवहन, वायु परिवहन तथा परिवहन के अन्य साधन (इसके अन्तर्गत रिक्शा, ट्रॉली, पशु, मानव इत्यादि को लिया गया है)।

4.2.2.1 सड़क परिवहन—

यहाँ 'सड़क परिवहन' शीर्षक के अन्तर्गत यांत्रिक वाहनों यथा—बस, ट्रक, लॉरी इत्यादि को सम्मिलित किया गया है। जिनका प्रचलन उत्तराखण्ड में बीसवीं शताब्दी के दूसरे दशक से आरम्भ हुआ। बीसवीं सदी के दूसरे दशक में जब मोटर वाहनों का चलन आरम्भ हुआ तो ये साधन पूर्व के साधनों से अपेक्षाकृत सस्ते थे और दूरी को काफी कम समय में तय कर लेते थे। परन्तु अल्मोड़ा—श्रीनगर के मध्य और उत्तरी क्षेत्रों में परिवहन के वही पुराने साधन (मानव व पशु) ही प्रचलित थे।¹¹⁶

कुमाऊँ में मोटर यातायात की शुरुआत सर्वप्रथम 1915 ई0 में नैनीताल—काठगोदाम के बीच हुई।¹¹⁷ इसके पश्चात् 1920 ई0 में काठगोदाम—अल्मोड़ा के मध्य मोटर यातायात शुरू हुआ।¹¹⁸

सन् 1920 में अल्मोड़ा के मुंशी लालता प्रसाद टम्टा ने 'हिल मोटर ट्रांसपोर्ट कम्पनी' नाम से एक कम्पनी प्रारम्भ की। जिसके अन्तर्गत लॉरियाँ हल्द्वानी और काठगोदाम से अल्मोड़ा और रानीखेत चलती थी। कुछ समय बाद एक दूसरी छोटी कम्पनी 'द कुमाऊँ मोटर सर्विस कम्पनी' प्रारम्भ हुई, जो कि सन् 1922 के उत्तरार्द्ध में सर्वश्री देवी लाल शाह गंगा राम को हस्तांतरित कर दी गयी। कुछ समय पश्चात् तीसरी कम्पनी 'नैनीताल मोटर ट्रांसपोर्ट कम्पनी' नाम से खुली। ये कम्पनी 'ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन कम्पनी' की एक शाखा थी।¹¹⁹ 'नैनीताल मोटर ट्रांसपोर्ट कम्पनी' के पास 88 वाहनों का बेड़ा था।¹²⁰ सन् 1922 में टेकेदार, सर्वश्री नारायण दास हंसराज द्वारा चौथी कम्पनी प्रारम्भ की गयी।¹²¹ इसी प्रकार अन्य और मोटर कम्पनियाँ प्रारम्भ हुई, इस प्रकार वर्ष 1920 से वर्ष 1938 तक कुमाऊँ में 13 मोटर कम्पनियाँ पंजीकृत थी।¹²² जो काठगोदाम, नैनीताल, भवाली, रानीखेत से अल्मोड़ा और अल्मोड़ा से इसी तरह वापसी करती थी।¹²³ इन पंजीकृत कम्पनियों में आपसी प्रतियोगिता थी, जिससे इन्हें भारी नुकसान उठाना पड़ा।¹²⁴ इसलिए कुमाऊँ क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था का मुनाफे के साथ विकास करने के उद्देश्य से सन् 1939 में काठगोदाम में 'कुमाऊँ मण्डल ऑनर्स यूनियन लिमिटेड' (के0एम0ओ0यू0लि0) की स्थापना की गयी। इस मोटर कम्पनी की दो शाखाएं रामनगर तथा टनकपुर में खोली गयी,¹²⁵ जिससे अनाज, वन उत्पादन, आलू तथा यात्रियों का परिवहन बढ़ा।¹²⁶

कुमाऊँ में रोडवेज अर्थात् उत्तर प्रदेश परिवहन निगम (वर्तमान में उत्तराखण्ड परिवहन निगम) की बसें आजादी के बाद ही चली और आजादी अर्थात् सन् 1947 के बाद ही बसें, ट्रक, लॉरियाँ इत्यादि अल्मोड़ा-रानीखेत से आगे जाने लगे।¹²⁷

बीसवीं शताब्दी में गढ़वाल क्षेत्र में यातायात के प्रमुख साधनों के रूप में 'गढ़वाल मोटर्स ऑनर्स यूनियन लिमिटेड' (जी0एम0ओ0यू0), टिहरी गढ़वाल मोटर्स ऑनर्स यूनियन लिमिटेड' (टी0जी0एम0ओ0यू0) एवं अन्य प्राइवेट कम्पनियों की गाड़ियाँ-टेक्सियाँ प्रमुख रही। ऐतिहासिक रूप से गढ़वाल में मोटर सड़क पहले दुगड्डा तक थी यहाँ तक ताँगे चला करते थे। वर्ष 1918 में पहली बार यहाँ मोटर

गाड़ी डाक के लिए चली। वर्ष 1925 तक ताँगे एवं मोटरों साथ-साथ चलते रहे किन्तु, वर्ष 1935 के बाद ताँगे चलने बन्द हो गये।¹²⁸ सन् 1934 से, देहरादून से मसूरी के मध्य मोटर वाहन चलने लगे।¹²⁹ सन् 1941 में सब मोटर मालिकों ने मिलकर 'गढ़वाल मोटर्स ऑनर्स यूनियन लिमिटेड' के नाम से एक कम्पनी की स्थापना कोटद्वार (पौड़ी) में थी। सन् 1943 में सरकार द्वारा 'जी0एम0टी0' नामक नयी कम्पनी की स्थापना की गई। किन्तु दोषपूर्ण व्यवस्था के कारण इस कम्पनी की वर्ष 1947 में अन्त्येष्टि कर दी गई। अब 10 प्रतिशत कमीशन पर जी0एम0टी0 की गाड़ियाँ जी0एम0ओ0यू0 में चलने लगी।¹³⁰ वर्ष 1946 तक मोटर मार्ग चमोली तक पहुँच गया था तथा मार्च 1947 ई0 तक कर्णप्रयाग तक नियमित रूप से यात्री गाड़ियाँ चलने लगी थी।¹³¹

टिहरी रियासत में सन् 1934 में पहली बार ऋषिकेश से नरेन्द्रनगर सड़क पर मोटर चली। बाद में मोटर यातायात के लिए ड्यूटी कम्पनी, जगत बस सर्विस आदि चलायी गयी। सन् 1944 में यहाँ के डी-फैक्टो दीवान बेलीराम ने पंजाबी भाईयों को परमिट देकर बट्टीनाथ बस सर्विस प्रारम्भ की। किन्तु इस बस सर्विस की व्यवस्था असंतोषप्रद रही। विलीनीकरण के उपरान्त यहाँ भी जी0एम0ओ0यू0 के समान 'टिहरी गढ़वाल मोटर्स यूनियन लिमिटेड कम्पनी' की स्थापना की गयी।¹³²

गढ़वाल में भी रोडवेज अर्थात् उत्तर प्रदेश परिवहन निगम (वर्तमान में उत्तराखण्ड परिवहन निगम) की बसें स्वतंत्रता के बाद ही चली और वर्ष 1947 के बाद गढ़वाल के विविध क्षेत्रों में चलने लगी।¹³³

4.2.2.2 रेल परिवहन—

उत्तराखण्ड में रेल परिवहन का आरम्भ उन्नीसवीं शताब्दी के नवें दशक से प्रारम्भ हुआ, लेकिन देश की पहली ट्रेन उत्तराखण्ड में रूड़की से पीरान कलियर के बीच 22 दिसम्बर, 1851 को चली थी। दो डिब्बों वाली यह ट्रेन चार मील प्रति घंटा की रफ्तार से रूड़की से चलकर पीरान कलियर पहुँची थी। रूड़की के समीप सोलानी कृत्रिम जल प्रणाली को बनाने के लिए करोड़ों टन मिट्टी की जरूरत थी। मिट्टी को रूड़की से ढोकर कृत्रिम जल प्रणाली तक ले जाया जाना था। इस कार्य

के लिए दो वैगन इंग्लैण्ड से आयात किए गए और रूड़की से धनौरी (करीब दस किलोमीटर) तक पटरी बिछाई गई। शुरू में इन वैगनों को आदमियों और फिर घोड़ों के जरिये खींचा गया, लेकिन कार्य ने गति नहीं पकड़ी, इसके बाद पहला लोकोमोटिव इंजन थॉमसन (इंजन का नाम रूड़की आई.आई.टी. के पितृ पुरुष थॉमसन के नाम पर रखा गया था) आयात किया गया और उसे दिसम्बर 1851 को चालू हालत में पटरी पर खड़ा किया गया। यह इंजन 22 दिसम्बर की सुबह दो वैगन में करीब 180 टन मिट्टी लेकर चार मील प्रति घंटा की रफ्तार से कृत्रिम जल प्रणाली की ओर दौड़ा। पटरी का उपयोग केवल रूड़की से पीरान कलियर के बीच ही हुआ। देश की यह पहली रेलगाड़ी नौ महीने तक रूड़की व पीरान कलियर के बीच 180 से 220 टन मिट्टी लेकर दौड़ती रही। सितम्बर, 1952 में आए तेज तूफान में यह रेलगाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो गई। इसके बाद इसे चालू नहीं किया जा सका और तब तक कृत्रिम जल प्रणाली का कार्य भी लगभग पूरा हो चुका था।¹³⁴

इसके पश्चात् कुमाऊँ (उत्तराखण्ड) में पहली यात्री ट्रेन, जिसका नाम अवध-तिरहुत मेला था, लखनऊ से 23 अप्रैल 1884 को चलकर अगले दिन 24 अप्रैल को पहली बार लालकुआँ के रास्ते काठगोदाम स्टेशन पहुँची थी। मीटर गेज पर चलने वाली इस गाड़ी की रफ्तार उस जमाने में 20-25 किमी० प्रति घंटा से ज्यादा नहीं होती थी। पहले काठगोदाम रेलवे स्टेशन पहुंचने वाली ट्रेन गुवाहाटी तक जाती थी और तब भी ट्रेन का नाम अवध-तिरहुत मेला ही था। बाद में इसे लखनऊ तक चलाये जाने का निर्णय लेते हुए ट्रेन का नाम नैनीताल एक्सप्रेस (वर्ष 1960 में) रखा गया। जो 31 दिसम्बर 2011 तक लालकुआँ से लखनऊ तक चली।¹³⁵

शुरूआत में रेल लाइन डालने वाली कम्पनी न केवल ट्रेनों से सवारियाँ ढोती थी बल्कि यात्रियों को लाने-ले जाने के लिए घोड़े-गाड़ी भी चलाती थी। बरेली से काठगोदाम के बीच रेलवे लाइन डालने वाली कम्पनी 'रूहेलखण्ड-कुमाऊँ रेलवे कम्पनी' थी। इस रेल लाइन (बरेली-भोजीपुरा-काठगोदाम) को 12 अक्टूबर 1884 को ट्रैफिक के लिए खोला गया। रूहेलखण्ड-कुमाऊँ रेलवे कम्पनी सिर्फ रेलवे से

यात्रियों को लाने-ले जाने का काम नहीं करती थी बल्कि उसने काठगोदाम से नैनीताल के बीच घोड़ा-ताँगे भी लगा रखे थे। नैनीताल आने वाले लोग काठगोदाम से आगे इन्हीं ताँगों का इस्तेमाल करते थे। रेलवे कम्पनी के रिकॉर्ड के मुताबिक, एक जनवरी से 31 दिसम्बर 1885 के बीच इन ताँगों से आय 5690 रुपये और व्यय 7726 रुपये हुआ। एक जनवरी से 30 जून 1886 के बीच आय 10738 रुपये और व्यय 11520 रुपये हुआ। वर्ष 1886 में ही एक जुलाई से 31 दिसम्बर तक आय 14312 रुपये और व्यय 16225 रुपये हुआ।¹³⁶

सन् 1884 में ही ट्रेन नजीबाबाद तक पहुँची।¹³⁷ 1 जनवरी 1896 को लक्सर जंक्शन को हरिद्वार से जोड़ा गया,¹³⁸ और वर्ष 1897 में ट्रेन कोटद्वार पहुँची।¹³⁹

अवध-रूहेलखण्ड रेलवे कम्पनी ने सन् 1900 में हरिद्वार-देहरादून के मध्य रेलवे लाइन बनाई, जिसकी दूरी 52 किमी० थी। जिसमें से 42 किमी० की रेलवे लाइन रायवाला, कांसरो, डोईवाला, हारावाला और देहरादून स्टेशनों सहित देहरादून जिले में थी।¹⁴⁰ बाद में (सन् 1902 में)¹⁴¹ रेलवे लाइन की एक शाखा रायवाला-ऋषिकेश के मध्य बनाई गई, जिसमें वीरभद्र और ऋषिकेश स्टेशनों सहित 12 किमी० की दूरी सम्मिलित थी।¹⁴² इस प्रकार सन् 1900 में देहरादून व सन् 1902 में ऋषिकेश ट्रेनें पहुँच गयी। 11 जनवरी 1908 में काशीपुर, रामनगर व मुरादाबाद को लालकुआँ (जो कि बरेली-काठगोदाम मुख्य रेलवे लाइन पर था) से जोड़ दिया गया। लालकुआँ से पश्चिम में गूलरबाग, बाजपुर, सरकारा और काशीपुर स्टेशनों सहित ट्रेन काशीपुर तक चलती थी। काशीपुर से उत्तर की ओर एक रेलवे लाइन रामनगर तक तथा दक्षिण की ओर एक रेलवे लाइन मुरादाबाद को थी।¹⁴³

15 मार्च 1912 को एक नयी रेलवे लाइन खोली गयी। जिसके अन्तर्गत टनकपुर को पीलीभीत से जोड़ा गया। जिसमें से टनकपुर, बनबसा, चकरपुर, खटीमा और मझोला रेलवे स्टेशन नैनीताल जिले में आते थे।¹⁴⁴

सन् 1920 में पर्यटन स्थल ताजमहल जाने वाले लोगों की जरूरत को देखते हुए लालकुआँ से आगरा के बीच 'कुमाऊँ एक्सप्रेस' नाम से एक और मीटर गेज वाली ट्रेन चली।¹⁴⁵

तराई के जंगल अंग्रेजों के लिए लकड़ी का बड़ा स्रोत थे। लकड़ी के भारी-भारी गिल्टे एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिए वन महकमे ने अक्टूबर 1920 में नंधौर ट्राम-वे-ट्रेन का संचालन शुरू किया। करीब 34 वर्ष चलने के बाद वर्ष 1954 में ट्रेन बंद कर दी गई। नंधौर ट्राम-वे-ट्रेन दो रूटों पर चलती थी। इसमें से एक रूट लालकुआँ-होराई-सेला-चोरगलिया-मछली वन (करीब 21 किलोमीटर) तक था। दूसरा रूट होराई-हंसपुर-जौलासाल (करीब 20 किलोमीटर) के जंगल वाला भाग था। चोरगलिया के लाखनमण्डी के पास इसका एक डिपो था, जहाँ से लकड़ी का लदान होता था।¹⁴⁶

वर्ष 1920 के बाद उत्तराखण्ड में स्वतंत्रता तक अर्थात् सन् 1947 तक क्या, स्वतंत्रता के उपरान्त वर्तमान तक रेलवे लाइन में एक किलोमीटर की भी बढ़ोत्तरी नहीं हुई। इस क्षेत्र (उत्तराखण्ड) में जो भी रेलवे लाइन दिखती है, वह अंग्रेजों की देन है। इसके बाद रेल लाइनें बनाने में दिलचस्पी तो दिखाई गई, मगर काम कुछ नहीं हुआ। यद्यपि इस समय तक रेल मार्ग सिर्फ पहाड़ों की जड़ों तक पहुँचता था परन्तु इसने शेष देश से उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व गढ़वाल) को बेहतर ढंग से जोड़ने का कार्य किया। तराई-भाबर में रेल पहुँचने से टनकपुर, हल्द्वानी-काठगोदाम, रामनगर, कोटद्वार, हरिद्वार, देहरादून आदि विकसित हुए और साथ ही इन स्थानों से पहाड़ों के विभिन्न कस्बों को जाने वाली सड़कों की स्थिति सुधारने से इन्हें मंडियों का रूप लेने का अवसर भी मिला और अब ये छोटे-छोटे पड़ाव, कस्बों और शहरों में रूपान्तरित होकर कुमाऊँ व गढ़वाल के प्रवेश द्वारों में गिने जाने लगे।

4.2.2.3 वायु परिवहन—

भारत में ही वायु परिवहन का आरम्भ 1911 ई0 में हुआ, लेकिन 1947 तक वायुयानों द्वारा मुख्यतः सैनिकों व डाकों की आवाजाही होती थी। 1947 के उपरान्त ही भारत में वायु परिवहन नियमित रूप से प्रारम्भ हुआ। उत्तराखण्ड में तो वर्तमान में भी वायु परिवहन नियमित रूप से संचालित नहीं होता है।

सन् 1930 में श्री केदारनाथ-बदरीनाथ जाने वाले धनी यात्रियों के लिए 'हिमालय एयरवेज' नामक कम्पनी ने हरिद्वार से गोचर हवाई सेवा आरम्भ की, जो द्वितीय विश्व युद्ध (1939-45) के समय बंद कर दी गयी।¹⁴⁷

वर्तमान में भी उत्तराखण्ड में केदारनाथ-बदरीनाथ जाने वाले धनी यात्रियों के लिए ही अपने सुधरे हुए रूप में हवाई सेवा (पवन हंस हेलीकॉप्टर, हिमालयन हेली सर्विस, प्रभातम एविएशन, आर्यन एविएशन, ट्रांस भारत एविएशन, पिनैकल एयर प्राइवेट लिमिटेड इत्यादि) उपलब्ध हैं और कोई अन्य प्रकार की हवाई सेवा यहाँ उपलब्ध नहीं है।

4.2.2.4 परिवहन के अन्य साधन— पशु, मानव, रिक्शा, ट्राली आदि—

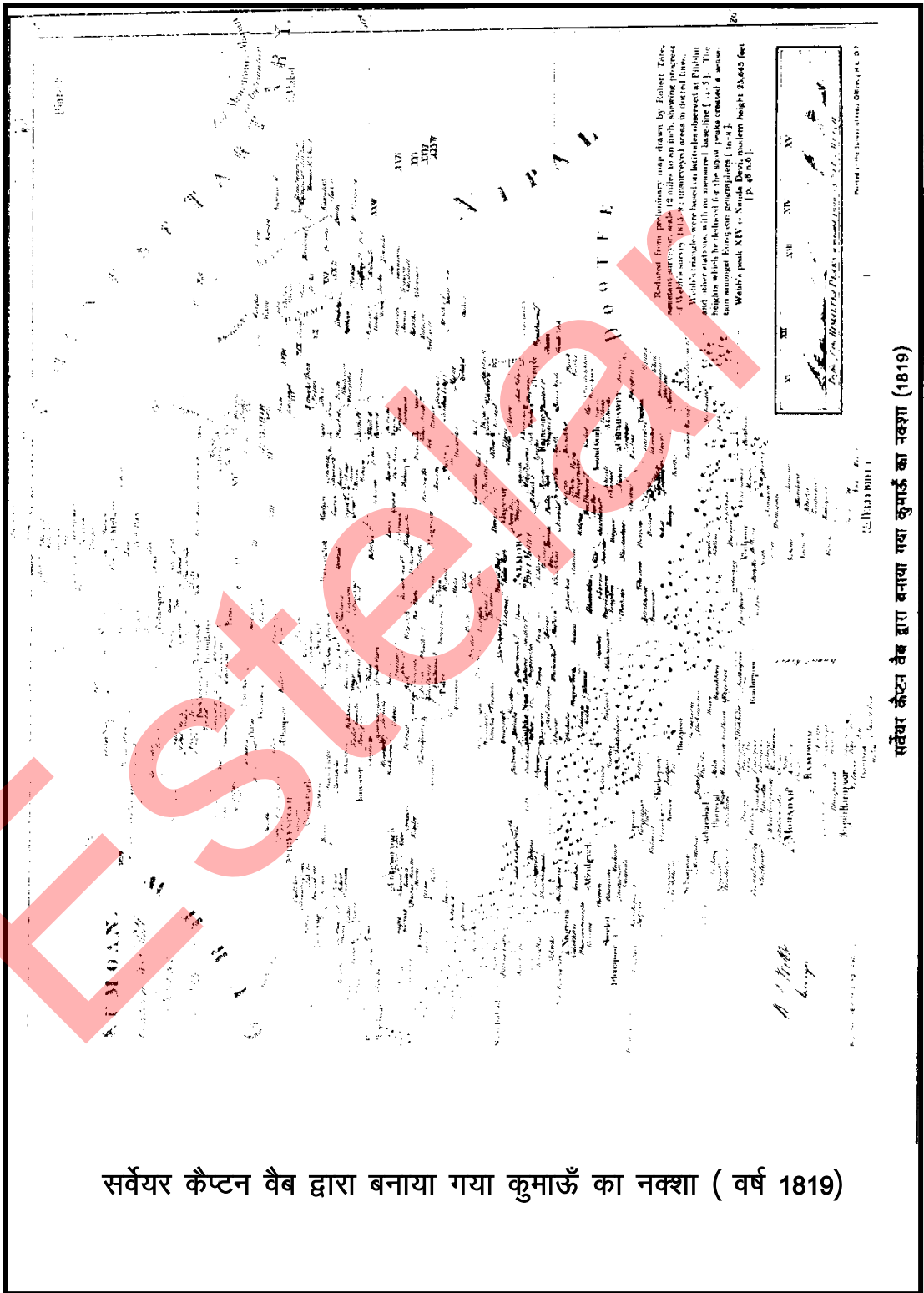
यहाँ परिवहन के अन्य साधनों के अन्तर्गत गैर यांत्रिक यथा— मानव, पशु एवं मानव व पशुओं द्वारा चलाये जाने वाले साधनों को लिया गया है, जिसमें हाथ से खींचने वाला रिक्शा, टेला, साइकिल, घोड़ागाड़ी, बैलगाड़ी, भैंसागाड़ी, तांगा या इक्का इत्यादि सम्मिलित हैं।

उत्तराखण्ड में मानव व पशुओं का प्रयोग एक स्थान से दूसरे स्थान भार वहन व यात्रा के लिए प्राचीन काल से ही हो रहा था। ब्रिटिश काल (1858-1947) में मानव व पशुओं द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान भार-वहन व यात्रा कराने का रूप सुधर गया था और अब बैलगाड़ी, घोड़ागाड़ी, तांगा या इक्का आदि का प्रयोग होने लगा था। कम्पनी शासन (1815-1857) व इससे पूर्व उत्तराखण्ड (कुमाऊँ व गढ़वाल) में मानव द्वारा पीठ, कन्धे या सिर पर भार-वहन किया जाता था और पशुओं (भेड़-बकरी, घोड़ा, खच्चर, टट्टू, याक, जुबू इत्यादि) के द्वारा भार-वहन के लिए पीठ का इस्तेमाल किया जाता था, लेकिन ब्रिटिश शासनकाल (1858-1947) के समय मानव पशुओं द्वारा खींची जाने वाली पहिया गाड़ी (बैलगाड़ी, भैंसागाड़ी, घोड़ागाड़ी या इक्का इत्यादि) का उपयोग सामग्री (व्यक्तिगत व व्यवसायिक दोनों प्रकार की) तथा यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान लाने ले-जाने में किया जाने लगा। जिसके लिए चौड़ी घोड़िया सड़कों का निर्माण किया गया था।

इस काल में पशु परिवहन अपने नये रूप (बैलगाड़ी, भैंसागाड़ी, तांगा/इक्का इत्यादि) के अलावा उसी प्रकार का था जिसका उल्लेख पृष्ठ 198-199 में बिन्दु 4.1.2.2 के अन्तर्गत किया गया है। पशु परिवहन के इस नये रूप का उपयोग भी कुमाऊँ में अल्मोड़ा-रानीखेत तक और गढ़वाल में पौड़ी-श्रीनगर तक ही होता था, इससे आगे मध्य व उत्तरी क्षेत्रों में पशु परिवहन प्राचीन काल का ही था।

ब्रिटिश शासन काल (1858-1947) में मानव परिवहन का रूप मैदानी क्षेत्रों व मैदानी क्षेत्रों से लगते हुए पहाड़ी क्षेत्रों में सुधर गया था। यहाँ मनुष्य हाथ व कंधों से खींचे जाने वाली पहिया गाड़ियों, यथा- रिक्शा, टेला, ट्राली, साइकिल इत्यादि का प्रयोग एक स्थान से दूसरे स्थान सामग्री पहुँचाने के लिए करने लगा। इससे मनुष्य के कार्य समय की बचत व थकान कम होने के साथ-साथ शक्ति या ऊर्जा भी कम खर्च होने लगी और मानव पहले की अपेक्षा उतने ही समय में अधिक भार-वहन करते हुए समय बचाने लगा। परन्तु पहाड़ी क्षेत्रों के मध्य व उत्तरी क्षेत्रों (अल्मोड़ा व श्रीनगर से आगे) में मानव भार-वहन के लिए पीठ, कन्धा व सिर को ही प्रयोग में लाता था अर्थात् यहाँ मानव परिवहन उसी प्रकार का था जिसका उल्लेख पृष्ठ 197-198 में बिन्दु 4.1.2.1 के अन्तर्गत किया गया है।

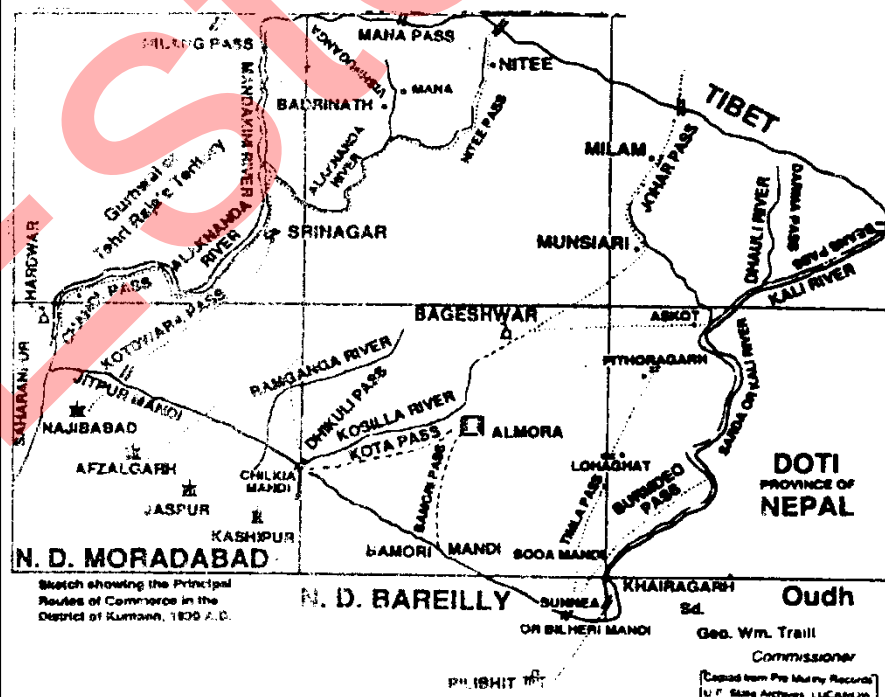
उत्तराखण्ड के दो क्षेत्रों (कुमाऊँ व गढ़वाल में मानव द्वार पीठ, कन्धा व सिर पर भार-वहन करने का तरीका एक-दूसरे से भिन्न था। गढ़वाल में सामान पीठ पर रस्से के सहारे ले जाया जाता था और इस रस्से को इस तरह बाँधते थे कि बाजू रस्से के अन्दर से पार हो जाएं लेकिन कुमाऊँ के लोग बोझ ले जाने का वही तरीका अपनाते थे जो मैदानी क्षेत्र के कुली अपनाते थे। कुमाऊँ में लोग बोझ को सिर पर टिकाने के लिए साफा गोल कर सिर के ऊपर और बोझ के तले रखते थे। गढ़वाल और कुमाऊँ के लोगों द्वारा बोझ उठाने के इन अलग-अलग तरीकों के पीछे यहाँ की भौगोलिक परिस्थितियों की भिन्नता जिम्मेदार थी/है। गढ़वाल के एकदम खड़े और ऊबड़-खाबड़ पहाड़ों पर कुमाऊँ का तरीका अपना अत्यव्यवहारिक था/है।¹⁴⁸



सर्वेयर कैप्टन वैब द्वारा बनाया गया कुमाऊँ का नक्शा (वर्ष 1819)

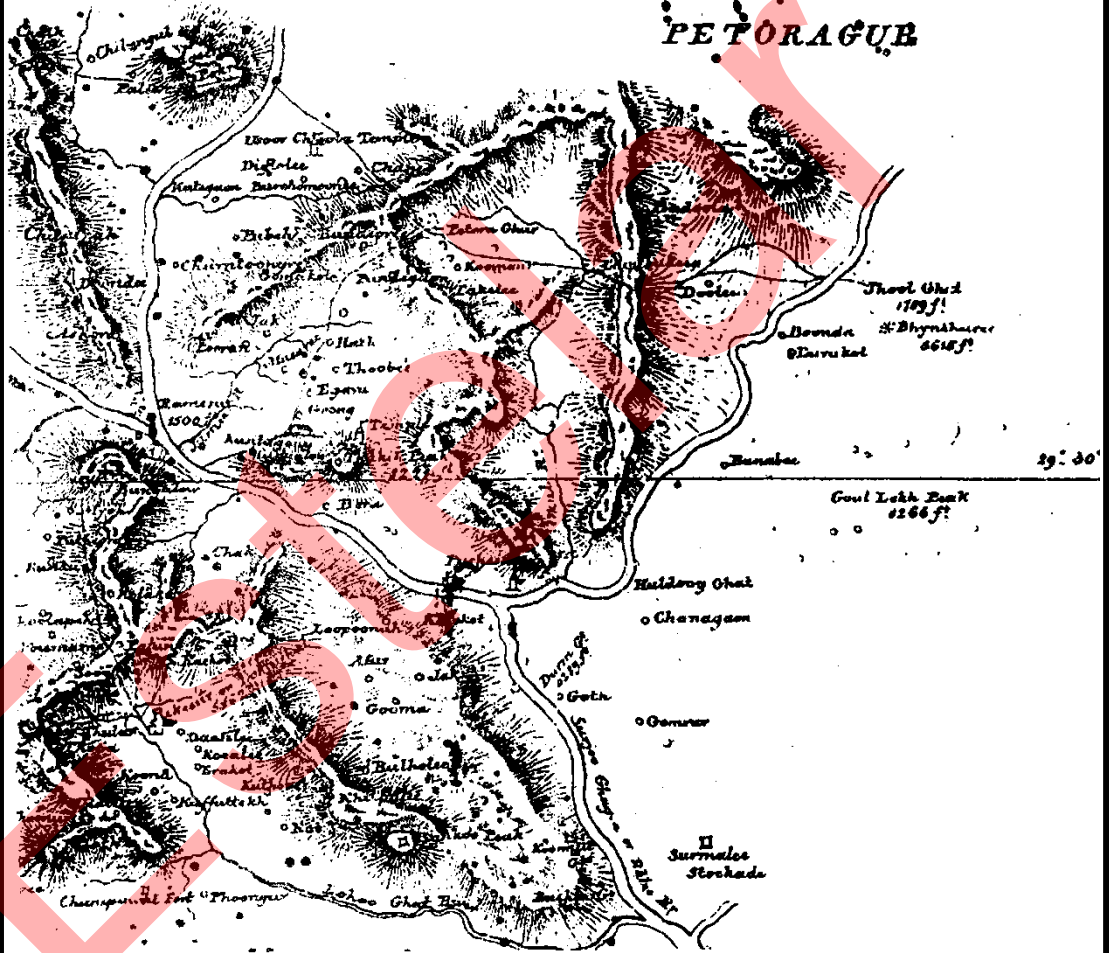


ट्रेल द्वारा बनाया गया काली कुमाऊँ का नक्शा (उमर) एवं उसकी अनुकृति (नीचे)



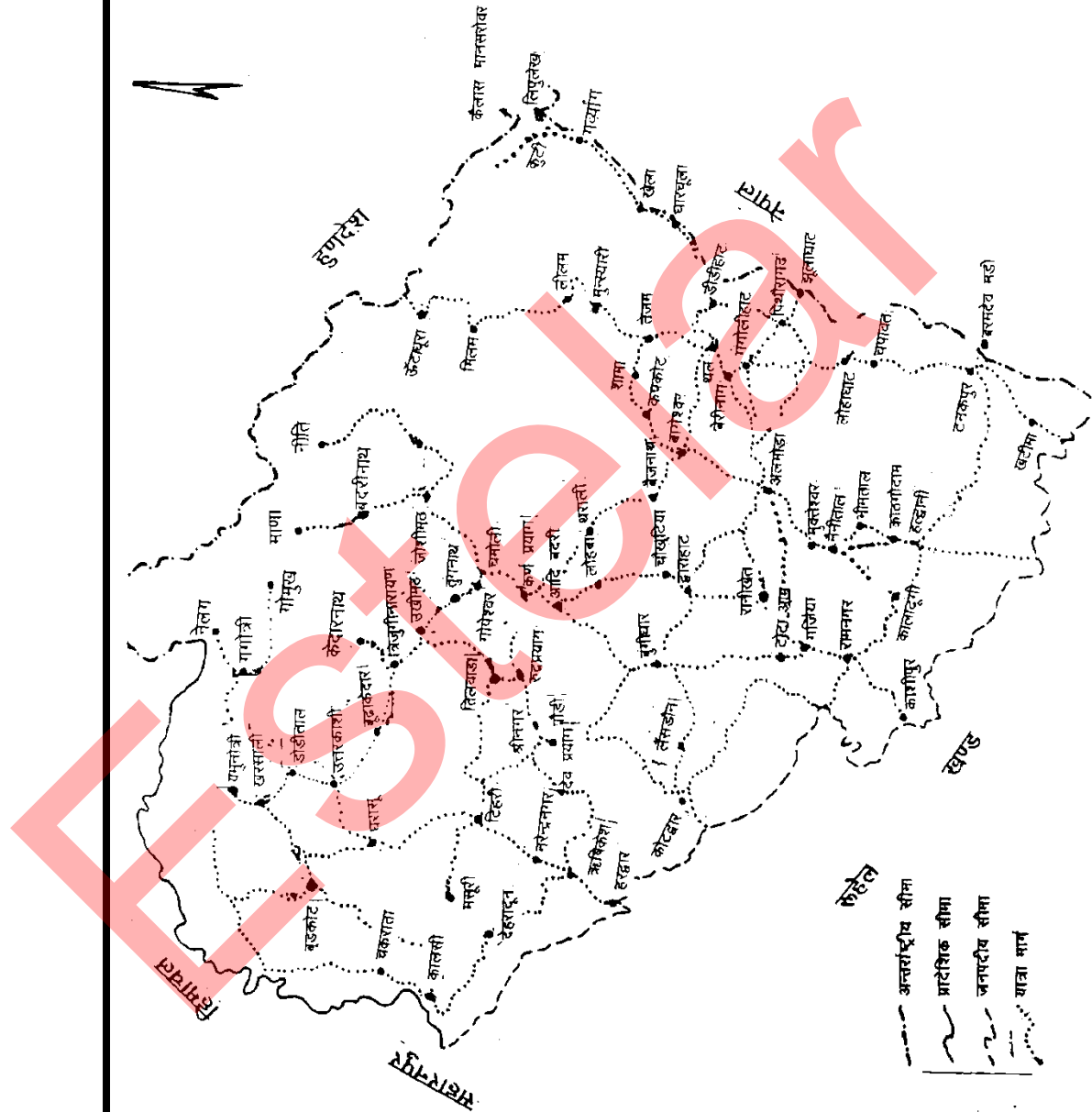
ट्रेल द्वारा बनाया गया कुमाऊँ का नक्शा (वर्ष 1830)

Sketch
Roads, Bungalows, &c between the Stations
AEMORAH LOHOGHAT
 and
PETORAGUR

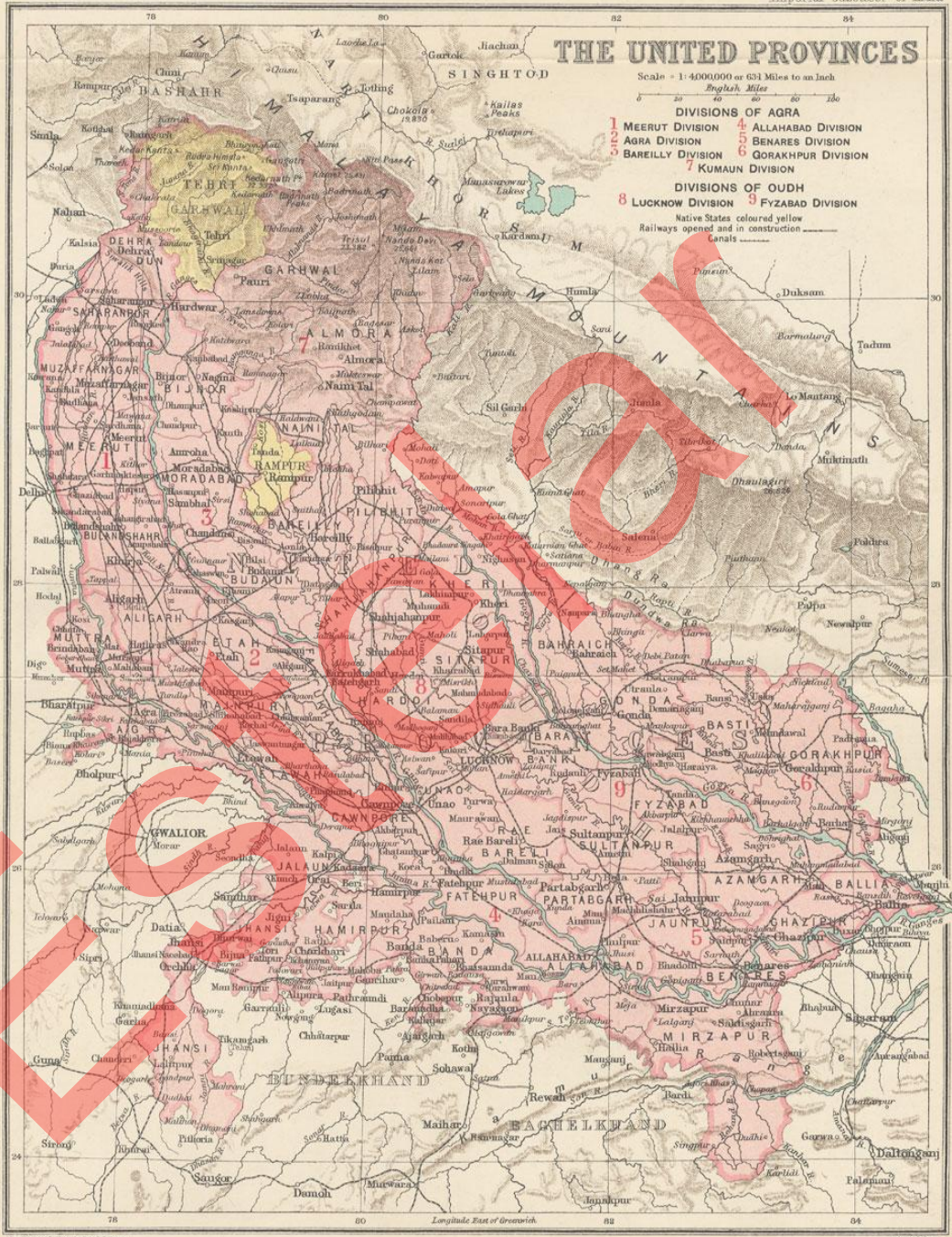


डॉ० डालर्ड का काली कुमाऊँ मानचित्र (वर्ष 1840)

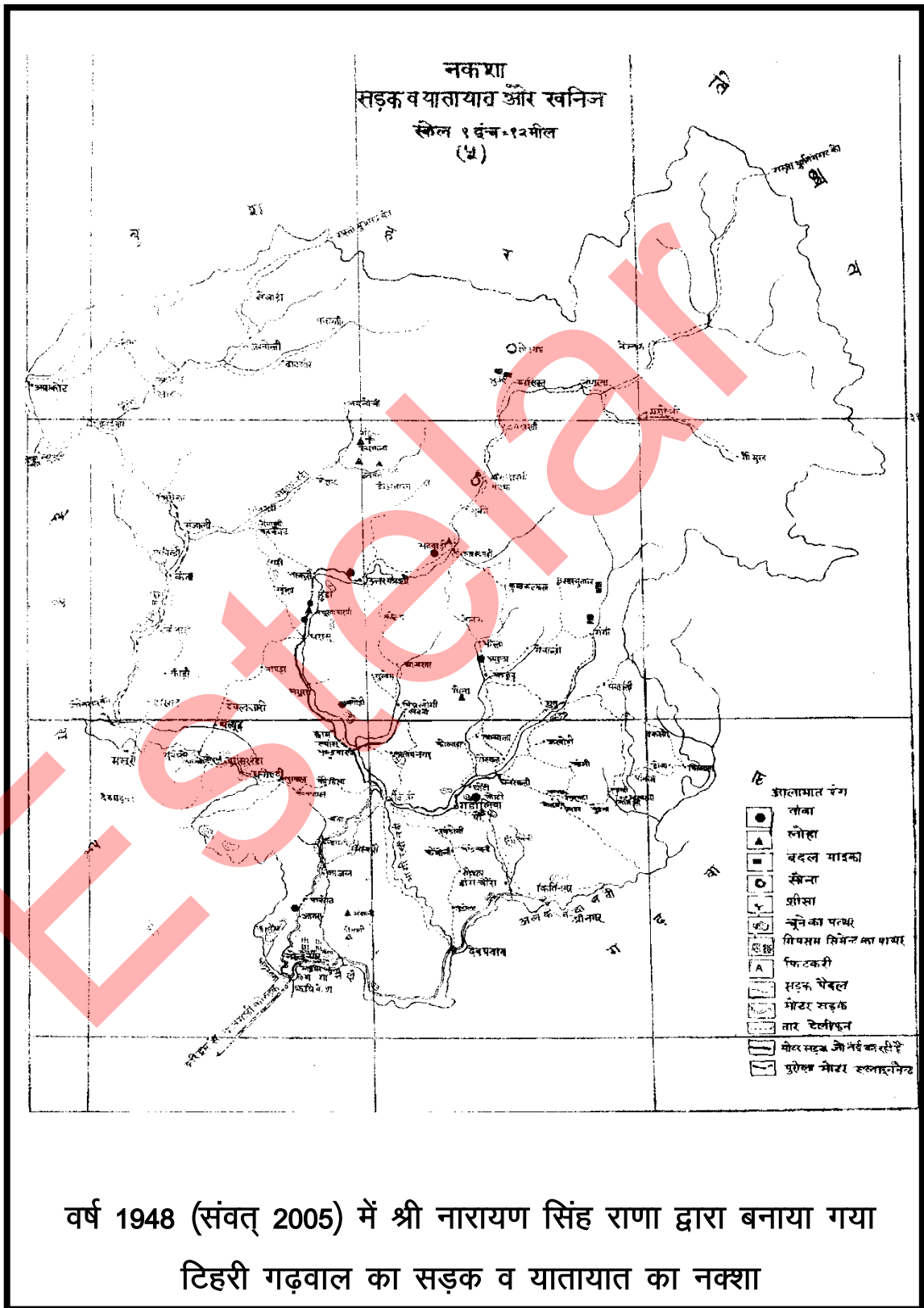
उत्तराखण्ड- प्रमुख यात्रा मार्ग उन्नीसवीं शताब्दी तक



उत्तराखण्ड- प्रमुख यात्रा मार्ग उन्नीसवीं शताब्दी तक



वर्ष 1909 का यूनाईटेड प्रोविन्स का नक्शा



सन्दर्भ

- 1 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, वर्ष 2011, बिनसर पब्लिकेशन, देहरादून : पृष्ठ 422
- 2 : त्रिपाठी, केशरी नन्दन : उत्तराखण्ड – एक समग्र अध्ययन, : पृष्ठ 42
- 3 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 43
- 4 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 144–146
- 5 : पाण्डे, बद्रीदत्त : कुमाऊँ का इतिहास : पृष्ठ 453
- 6 : त्रिपाठी, किरन : पूर्वोक्त : पृष्ठ 222–223
- 7 : एटकिंसन, एडविन टी० (अनुवादक : प्रकाश थपलियाल) : हिमालयन गजेटियर (खण्ड तीन, भाग एक) : पृष्ठ 230–231
- 8 : त्रिपाठी, किरन : पूर्वोक्त : पृष्ठ 227
- 9 : टोलिया, आर०एस० : ब्रिटिश कुमाऊँ–गढ़वाल (1815–1835) : पृष्ठ 88
- 10 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 11 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 92
- 12 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 90
- 13 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 91
- 14 : टोलिया, आर०एस० : ब्रिटिश कुमाऊँ गढ़वाल (1835–1865) : पृष्ठ 99
- 15 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 555
- 16 : टोलिया, आर०एस० : ब्रिटिश कुमाऊँ–गढ़वाल (1835–1865) : पृष्ठ 80
- 17 : पाठक, शेखर (संपादक) : पहाड़ 9–10 : पृष्ठ 146
- 18 : टोलिया, आर०एस० : ब्रिटिश कुमाऊँ–गढ़वाल (1835–1865) : पृष्ठ 129–130
- 19 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 130
- 20 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 131
- 21 : पाठक, शेखर (संपादक) : पहाड़ 9–10 : पृष्ठ 146
- 22 : टोलिया, आर०एस० : ब्रिटिश कुमाऊँ गढ़वाल (1835–1865) : पृष्ठ 132
- 23 : ग्रेट ट्रिगोनोमैट्रिकल सर्वे ऑफ इण्डिया के रेखा–मानचित्र (स्कैलेटन मैप) : सीट नं० 15
- 24 : पूर्वोक्त : सीट नं० 14
- 25 : पूर्वोक्त : सीट नं० 08
- 26 : पूर्वोक्त : सीट नं० 13
- 27 : पूर्वोक्त : सीट नं० 16

- 28 : पूर्वोक्त : सीट नं0 24
- 29 : पूर्वोक्त : सीट नं0 17
- 30 : अमर उजाला, नैनीताल, 3 दिसम्बर, 2007 : पृष्ठ 7
- 31 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, विनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 555
- 32 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 285
- 33 : टोलिया, आर0एस0 : ब्रिटिश कुमाऊँ गढ़वाल (1835–1865) : पृष्ठ 79
- 34 : पूर्वोक्त : ब्रिटिश कुमाऊँ गढ़वाल (1815–1835) : पृष्ठ 90
- 35 : एटकिंसन, ई0टी0 (अनुवादक–प्रकाश थपलियाल) : हिमालयन गजेटियर (ग्रंथ तीन, भाग–एक) : पृष्ठ 287
- 36 : टोलिया, आर0एस0 : ब्रिटिश कुमाऊँ गढ़वाल (1835–1865) : पृष्ठ 78
- 37 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 79–80
- 38 : वाल्टन : गजेटियर ऑफ गढ़वाल : पृष्ठ 195–196
- 39 : टोलिया, आर0एस0 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 79
- 40 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 131
- 41 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 132
- 42 : डबराल, शिव प्रसाद : उत्तराखण्ड का इतिहास (भाग–6) : पृष्ठ 446
- 43 : ग्रेट ट्रिगोनोमैट्रिकल सर्वे ऑफ इण्डिया के स्कैलेटन मैप्स : सीट नं0 15
- 44 : पूर्वोक्त : सीट नं0 14
- 45 : पूर्वोक्त : सीट नं0 08
- 46 : पूर्वोक्त : सीट नं0 13
- 47 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 223–224
- 48 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 49 : पाठक, शेखर : उत्तराखण्ड में कुल बेगार प्रथा : पृष्ठ 96
- 50 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 51 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 52 : पंत, एस0डी0 : द सोशियल इकॉलॉजी ऑफ द हिमालयन्स : पृष्ठ 207–208
- 53 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 223
- 54 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 224
- 55 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 224–225
- 56 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 236
- 57 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 146

- 58 : नेविल : गजेटियर ऑफ नैनीताल : पृष्ठ 314–315
- 59 : वाल्टन : अल्मोड़ा गजेटियर : पृष्ठ 123
- 60 : त्रिपाठी, किरन : पूर्वोक्त : पृष्ठ 145
- 61 : डबराल, शिवप्रसाद : उत्तराखण्ड का इतिहास (भाग 8) : पृष्ठ 76
- 62 : ग्रेट ट्रिगोनोमैट्रिकल सर्वे ऑफ इण्डिया के स्कैलेटन मैप्स : सीट नं0 4
- 63 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 227
- 64 : एटकिंसन, ई0टी0 (अनुवादक–प्रकाश थपलियाल) : हिमालयन गजेटियर (खण्ड–तीन, भाग–2) : पृष्ठ 396–397
- 65 : 1 मील = 1760 गज या 1.609 किलोमीटर
- 66 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 397–398
- 67 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 398–400
- 68 : त्रिपाठी, किरन : पूर्वोक्त : पृष्ठ 227
- 69 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 229
- 70 : अमर उजाला : वर्ष 2010 : पृष्ठ 1
- 71 : अप्रकाशित शोध प्रबन्ध : सुभाष मेहरा : कुमाऊँ में शहरीकरण का इतिहास : पृष्ठ 85
- 72 : अमर उजाला : बरेली संस्करण : 6 जनवरी 1999 : पृष्ठ 14
- 73 : डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाइटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एवं अवध : सप्लीमेन्टरी नोट्स एवं स्टेटिस्ट्रिक्स : वॉल्यूम– xxxv : जिला अल्मोड़ा : पृष्ठ xxxiv-xxxv
- 74 : 1 फर्लांग = $\frac{1}{8}$ मील या 201 मीटर
- 75 : 1 फीट = 12 इंच या 30.48 सेन्टीमीटर
- 76 : पाण्डे, बद्रीदत्त : कुमाऊँ का इतिहास : पृष्ठ 137
- 77 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 135–136
- 78 : डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाइटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एवं अवध : सप्लीमेन्टरी नोट्स एवं स्टेटिस्ट्रिक्स : वॉल्यूम– xxxv : अल्मोड़ा जिला : पृष्ठ 11
- 79 : पाण्डे, बद्रीदत्त : पूर्वोक्त : पृष्ठ 52
- 80 : डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाइटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एवं अवध : सप्लीमेन्टरी नोट्स एवं स्टेटिस्ट्रिक्स : वॉल्यूम– xxxiv : जिला नैनीताल : पृष्ठ xlii-xliii

- 81 : डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाइटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एवं अवध : सप्लीमेन्टरी नोट्स एवं स्टेटिस्ट्रिक्स : वॉल्यूम— xxxv : अल्मोड़ा जिला : पृष्ठ 11
- 82 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : पिथौरागढ़ : पृष्ठ 105
- 83 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : पिथौरागढ़ : पृष्ठ 112
- 84 : पाण्डे, बद्रीदत्त : कुमाऊँ का इतिहास : पृष्ठ 138–139
- 85 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : देहरादून : पृष्ठ 152
- 86 : एटकिंसन, ई0टी0 (अनुवादक—प्रकाश थपलियाल) : हिमालयन गजेटियर (खण्ड—3, भाग—1) : पृष्ठ 29–30
- 87 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 84
- 88 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 174
- 89 : एटकिंसन, ई0टी0 (अनुवादक—प्रकाश थपलियाल) : हिमालयन गजेटियर (खण्ड—3, भाग—2) : पृष्ठ 539
- 90 : पूर्वोक्त : हिमालय गजेटियर (खण्ड—3, भाग—1) : पृष्ठ 174
- 91 : पूर्वोक्त : पूर्वोक्त (खण्ड—3, भाग—2) : पृष्ठ 579
- 92 : पूर्वोक्त : पूर्वोक्त (खण्ड—3, भाग—1) : पृष्ठ 231–234
- 93 : पूर्वोक्त : पूर्वोक्त (खण्ड—3, भाग—1) : पृष्ठ 219
- 94 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 359
- 95 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 227–228
- 96 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 228
- 97 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 98 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 99 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : देहरादून : पृष्ठ 153
- 100 : वाल्टन, एच0जी0 : ब्रिटिश गढ़वाल गजेटियर : पृष्ठ 48
- 101 : पूर्वोक्त (परिशिष्ट) : पृष्ठ xxi
- 102 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 103 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 228
- 104 : डबराल, शिवप्रसाद : उत्तराखण्ड का इतिहास (भाग 8) : पृष्ठ 332
- 105 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 555
- 106 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 556
- 107 : डबराल, शिवप्रसाद : पूर्वोक्त : पृष्ठ 373
- 108 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 556

- 109 : डबराल, शिवप्रसाद : उत्तराखण्ड का इतिहास (भाग 6) : पृष्ठ 446
- 110 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 556
- 111 : त्रिपाठी, किरन : पूर्वोक्त : पृष्ठ 229
- 112 : उत्तराखण्ड ईयर बुक : पूर्वोक्त : पृष्ठ 556
- 113 : त्रिपाठी, किरन : पूर्वोक्त : पृष्ठ 229
- 114 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 556
- 115 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 116 : त्रिपाठी, किरन : उत्तराखण्ड का ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक भूगोल : पृष्ठ 229
- 117 : क्ले, जे0एम0 : नैनीताल अ हिस्टोरिकल एण्ड डिस्क्रिप्टिव एकाउण्ट : पृष्ठ 38
- 118 : पाण्डे, बद्रीदत्त : कुमाऊँ का इतिहास : पृष्ठ 136
- 119 : डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाइटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एवं अवध : सप्लीमेन्टरी नोट्स एवं स्टेटिस्टिक्स : वॉल्यूम— xxxv : अल्मोड़ा जिला : पृष्ठ 10
- 120 : पूर्वोक्त : पूर्वोक्त : वॉल्यूम— xxxiv : जिला नैनीताल : पृष्ठ 12
- 121 : पूर्वोक्त : पूर्वोक्त : वॉल्यूम— xxxv : जिला अल्मोड़ा : पृष्ठ 10
- 122 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : अल्मोड़ा : पृष्ठ 115
- 123 : डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाइटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एवं अवध : सप्लीमेन्टरी नोट्स एवं स्टेटिस्टिक्स : वॉल्यूम— xxxv : अल्मोड़ा जिला : पृष्ठ 11
- 124 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : अल्मोड़ा : पृष्ठ 115
- 125 : नौटियाल, विकास : आधुनिक एवं समकालीन उत्तराखण्ड हिमालय : पृष्ठ 111
- 126 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : अल्मोड़ा : पृष्ठ 115
- 127 : नौटियाल, विकास : पूर्वोक्त : पृष्ठ 112
- 128 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 111
- 129 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : अल्मोड़ा : पृष्ठ 161
- 130 : नौटियाल, विकास : आधुनिक एवं समकालीन उत्तराखण्ड हिमालय : पृष्ठ 110—111
- 131 : डबराल, शिवप्रसाद : उत्तराखण्ड का इतिहास (खण्ड—8) : पृष्ठ 373
- 132 : नौटियाल, विकास : पूर्वोक्त : पृष्ठ 111
- 133 : पूर्वोक्त : पृष्ठ 112—113
- 134 : अमर उजाला ब्यूरो से, बाकी इतिहास (उलट गयी भारत में रेल की कहानी) के तहत शीर्षक 'मिट्टी ढोने रुड़की आयी थी देश की पहली रेलगाड़ी'।
- 135 : लालकुआँ स्टेशन में दर्ज रेलवे रिकार्ड के मुताबिक।
- 136 : अमर उजाला ब्यूरो, हल्द्वानी से, 'ताँगों से यात्रियों को ढोती थी रेलवे कम्पनी' नामक शीर्षक से।

- 137 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 555
- 138 : त्रिपाठी, केशरी नन्दन : उत्तराखण्ड – एक समग्र अध्ययन, : पृष्ठ 223
- 139 : वाल्टन, एच0जी0 : ब्रिटिश–गढ़वाल गजेटियर : पृष्ठ 48
- 140 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : देहरादून : पृष्ठ 164
- 141 : हिन्दुस्तान समाचार पत्र (हल्द्वानी) : 14 फरवरी 2012 : पृष्ठ 09
- 142 : उत्तर प्रदेश डिस्ट्रिक्ट गजेटियर : देहरादून : पृष्ठ 164
- 143 : नैनीताल : सप्लिमेंटरी नोट्स एण्ड स्टेटिस्टिक्स टू वॉल्यूम– xxxiv : द डिस्ट्रिक्ट गजेटियर ऑफ द यूनाईटेड प्रोविन्सेज ऑफ आगरा एण्ड अवध : पृष्ठ 13
- 144 : पूर्वोक्त : पृष्ठ वही
- 145 : लालकृष्ण रेलवे स्टेशन में दर्ज रेलवे रिकार्ड
- 146 : अमर उजाला (नैनीताल संस्करण) : 9 फरवरी 2012 : पृष्ठ 02
- 147 : उत्तराखण्ड ईयर बुक, 2011, बिनसर पब्लिकेशन : पृष्ठ 555
- 148 : एटकिंसन, एडविन टी0 (अनुवादक–प्रकाश थपलियाल) : हिमालयन गजेटियर (खण्ड–3, भाग–1) : पृष्ठ 235