

1556 से 1605 के मध्य हरियाणा में व्यापार और वाणिज्य : एक अध्ययन

डा० अनीता कुमारी

एसोसिएट प्रोफ़ेसर

Paper Received On: 20 JAN 2024

Peer Reviewed On: 28 FEB 2024

Published On: 01 MAR 2024

Abstract

किसी भी क्षेत्र के अर्थव्यवस्था में व्यापार और वाणिज्य सम्बन्धी क्रियाकलापों का महत्वपूर्ण स्थान होता है। भारत में व्यापार और वाणिज्य की परम्परा प्रचीन काल से ही चली आ रही है। भौगोलिक स्थिति तथा विभिन्न व्यापारिक केन्द्रों के कारण हरियाणा क्षेत्र भी वाणिज्य और व्यापार में अपना स्थान बनाए हुए है। परन्तु यहां पर व्यापार और वाणिज्य इतना उन्नत स्तर पर नहीं होता था जितना गुजरात, बंगाल, कश्मीर, अहमदाबाद, बनारस आदि व्यापारिक केन्द्रों में था। भारत में व्यापार मुख्यतः तीन प्रकार से किया जाता था देशी, विदेशी तथा स्थानीय। मुगल काल में भी हरियाणा के क्षेत्र में व्यापार और वाणिज्य मुख्यतः देशी और स्थानीय प्रकार का होता था। यहाँ पर व्यापार और वाणिज्य ज्यादातर सड़कों के माध्यम से किया जाता था क्योंकि यहां पर गंगा और सिंधु जैसी नदियों का अभाव था। यह क्षेत्र विभिन्न व्यापारिक केन्द्रों पर पड़ता था, जिससे वाणिज्य और व्यापार को ओर ज्यादा बढ़ावा मिला मुगल शासक अकबर के शासनकाल में आर्थिक व्यवस्था को सुधारने के लिए व्यापार और वाणिज्य की ओर भी ध्यान दिया जाने लगा।

कुंजी शब्द: बंजारा, बनिया, ईरानी, तुरानी, खुरासनी, करोह, कोस, 'सुरज कुण्ड,' व्यापारिक मेले, 'शाह-राह,' 'सराय,' ग्रांड ट्रक रोड, डाक चौकियाँ,

प्रस्तावना

मध्यकाल में हरियाणा में छः मुख्य व्यापारिक मार्ग थे जिनके माध्यम से हरियाणा क्षेत्र में आन्तरिक व्यापार होता था। कुछ का निर्माण सल्तनत काल में हो गया तथा कुछ का निर्माण मुगल शासक अकबर तथा बाद के मुगल शासकों द्वारा करवाया गया।¹

ये व्यापारिक मार्ग हरियाणा के विभिन्न क्षेत्रों जैसे करनाल, पानीपत, हिसार-फिरोजा, सिरसा, कुरुक्षेत्र, सोनीपत, रोहतक, पलवल, रेवाड़ी आदि महत्वपूर्ण स्थानों से गुजरते थे ये व्यापारिक मार्ग निम्नलिखित थे।

- 1 दिल्ली से लाहौर
- 2 दिल्ली से लाहौर
- 3 आगरा से दिल्ली

¹ नीलम चौधरी, *सोसियो इकॉनामिक हिस्ट्री ऑफ मुगल इण्डिया*, दिल्ली 1987, पृष्ठ 13

4 आगरा से दिल्ली

5 दिल्ली से अजमेर

6 दिल्ली से अजमेर प्रमुख थे ।²

पहला व्यापारिक मार्ग जो दिल्ली से लाहौर जाता था । यह मार्ग दिल्ली, सोनीपत, पानीपत, असन्ध, कैथल, टोहाना, अरहोनी, फतेहबाद, सिरसा, हिसार, फिरोजा, रानिया, भटनेर से होता हुआ लाहौर जाता था । इस मार्ग का सल्तनत काल में ज्यादा महत्व था ।³

तैमूर तथा मंगोल आक्रमणकारियों ने भी इसी रास्ते से भारत में प्रवेश किया गया । 1325 ई० मोरक्को यात्री इब्नबतूता द्वारा भी इसी रास्ते का प्रयोग किया गया ।⁴ व्यापारियों द्वारा मध्य एशिया व्यापार करने लिए इसी रास्ते का प्रयोग किया जाता था । जिसके कारण इस रास्ते का महत्व और भी ज्यादा हो गया । इसे रास्ते का महत्व मुगल काल की अपेक्षा सल्तनत काल में ज्यादा था, क्योंकि मुगल काल में इस मार्ग व्यापारियों और आक्रमणकारियों को लूट का डर रहता था । इस मार्ग पर हरियाणा के जो क्षेत्र पड़ते थे वे सुखे से प्रभावित रहते थे। इस रास्ते पर पानी का स्तर भी बहुत नीचा था जिसका वर्णन बाबर द्वारा 'तुजके बाबरी' में किया है ।⁵

दूसरा रास्ता भी दिल्ली से लाहौर जाता था । इस मार्ग को 'रॉयल-रोड' या 'शाह-राह' के नाम से जाना जाता था । मुगल शासकों द्वारा मुख्यतः इसी रास्ते का प्रयोग किया जाता था । इस रास्ते का बहुत व्यापारिक महत्व था विभिन्न व्यापारी इसी रास्तों से ही गुजर कर जाते थे । यह मार्ग दिल्ली बादली, नरेला, सोनीपत, समालखा, पानीपत, करनाल, तरावड़ी, पीपली, भाहबाद, अम्बाला, से होता हुआ लाहौर जाता था ।

बाबर ने भारत पर आक्रमण के दौरान इसी रास्ते का प्रयोग किया गया । क्योंकि यह मार्ग पहले मार्ग से काफी छोटा पड़ता था । इस रास्ते का व्यापारिक महत्व पहले रास्ते अपेक्षा ज्यादा था, क्योंकि इस रास्तों पर हर छः मील की दूरी पर सराय बनी हुई थी जबकि अन्य रास्तों पर नहीं थी ।⁶ मुगल भासक अकबर द्वारा 1567 ई० में जालंधर से कुरुक्षेत्र आने के लिए इसी रास्ते का प्रयोग किया ।

तीसरा मार्ग दिल्ली से आगरा तक जाता था जो दिल्ली से लेकर फरीदाबाद, पलवल, अकबरपुर, से होता हुआ आगरा जाता था । इस रास्ते पर व्यापारियों ने अपनी मण्डियां स्थापित की हुई थी ।⁷

² ओम प्रकाश, *भारत का आर्थिक इतिहास*, इलाहाबाद 1997, पृष्ठ 35

³ चेतन सिंह, *रिजन एण्ड एम्पायर*, आक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रैस, नई दिल्ली, 1991, पृष्ठ 205

⁴ इब्नबतूता, *रेहला*, अंग्रेजी अनु. मेहदी हुसैन, बडौदा 1953, पृष्ठ 18-19

⁵ इरफान हबीब, *एग्रेसिवेशन सिस्टम आफ मुगल इंडिया*, बोम्बे 1963, पृष्ठ 261

⁶ ए. एल. श्रीवास्तव, *अकबर द ग्रेट मुगल*, जिल्द तृतीय, आगरा 1973, पृष्ठ 37-38

⁷ हमिदा खातुन नकवी, *अर्बनाइजेशन एण्ड अर्बन सैन्टर अण्डर द ग्रेट मुगल्स (1555-1803)*, पृष्ठ 63

चौथा मार्ग जो दिल्ली से आगरा जाता था इतिहासकारों ने इस मार्ग के बारे में बहुत ही कम वर्णन किया है यह रास्ता रेवाड़ी, पटौदी कोटपुतली, मेंवात से होता हुआ आगरा जाता था । यह मार्ग मेवात के जंगलों तथा पहाड़ों से होकर गुजरता था जिसके कारण बहुत कम व्यापारियों द्वारा इस रास्ते का प्रयोग करने का साहस पैदा नहीं होता था ।⁸

शेरशाह सूरी ने हुमायूँ को हराने के लिए (बिलग्राम के युद्ध) इसी रास्ते का प्रयोग किया था । व्यापारिक दृष्टि से इस रास्ते का कोई अर्थ न ही था । इस मार्ग का प्रयोग सैनिक गतिविधियों के लिए किया जाता था ।⁹

पाँचवा मार्ग दिल्ली से अजमेर जाता था जो हरियाणा के विभिन्न क्षेत्रों जैसे रिवाड़ी, पट्टा, सालवादी, पटौदी, रिवाड़ी, कोटपुतली के रास्तों से होता हुआ अजमेर जाता था । थट्टा और अहमदाबाद जाने वाले व्यापारी मुख्यतः इसी रास्ते का प्रयोग करते थे ।¹⁰

इसके अलावा रेवाड़ी से एक अन्य रास्ता बावल नारनौल से होता हुआ अजमेर जाता था । यह रास्ता धार्मिक दृष्टि के बहुत महत्वपूर्ण था । बहुत से धार्मिक सन्त पीर, फकीर इस रास्तों से अजमेर जाते थे जहाँ पर प्रसिद्ध सूफी सन्त शेख मुईनुद्दीन चिश्ती की दरगाह थी । जिस पर प्रतिवर्ष हजारों की संख्या में श्रद्धालु दर्शन करने के लिए जाते थे ।¹¹

छठा व्यापारिक मार्ग जो दिल्ली से सरहिन्द के रास्ते से होते हुए रोहतक, जीदं, नरवाना, टोहाना भटनेर, रानियां आदि क्षेत्रों से होकर सरहिन्द जाता था, शेरशाह के हारने के बाद हुमायूँ द्वारा इसका प्रयोग किया गया था ।¹²

इन छः मार्गों के अलावा भारत में दो अन्य मार्ग भी इस क्षेत्र के व्यापार वाणिज्य में बढ़ावा देते थे । ये मार्ग दिल्ली से मुल्तान जाते थे । इन रास्तों के द्वारा भी व्यापारियों द्वारा व्यापार तथा वाणिज्य को बढ़ावा दिया जाता था ।¹³

पहला मार्ग जो दिल्ली से रोहतक, हिसार, सिरसा, भटनेर, से होता हुआ मुल्तान जाता था, इसके अतिरिक्त दूसरा मार्ग दिल्ली से होता हुआ रोहतक, राजगढ़, रानी, भादरा, नाहर, तथा भटनेर से होता हुआ मुल्तान जाता था । मुगल काल में जिन व्यापारिक मार्गों का प्रयोग किया जाता था इनकी सीमाएं राजस्थान, पंजाब, उत्तर प्रदेश तथा अन्य क्षेत्रों से मिलने के कारण इस क्षेत्र का व्यापार और वाणिज्यिक

⁸ इरफान हबीब, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 262

⁹ एच ए. फडके, *हरियाणा एनसिएन्ट एण्ड मिडिवल*, नई दिल्ली, 1990, पृष्ठ 137

¹⁰ के. सी. यादव, *हरियाणा: इतिहास एवं संस्कृति*, दिल्ली 1990, पृष्ठ 82-83

¹¹ बदायूनी, *मुन्तखब उत तवारीख*, अनुवादित रेकिंग एण्ड डब्ल्यू एच लॉ, दिल्ली 1973, पृष्ठ 140

¹² के. आर. कानूनगो, *शेरशाह एण्ड हिज टाईम*, दिल्ली 1965, पृष्ठ 43

¹³ ए. एल. श्रीवास्तव, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 27

को बढ़ावा मिला।¹⁴ व्यापार और वाणिज्य का बढ़ावा देने में व्यापारिक मेले व्यापारिक मण्डियों और यातायात के साधनों, के साथ-साथ व्यापारिक जातियों ने भी की बड़ी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी। जिनका निम्नलिखित वर्णन किया गया है।

व्यापारिक मेले :-

प्राचीन काल से व्यापारिक मेलों का महत्व रहा है परन्तु मुगल काल में व्यापारियों द्वारा मेलों को अधिक बढ़ावा दिया गया। हरियाणा के अधिकांश क्षेत्रों में मुख्यतः हिसार, सिरसा, पेहवा, पानीपत थानेसार, इत्यादि महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्रों पर प्रति वर्ष या किसी धार्मिक साप्ताहिक सामारोह के दौरान विभिन्न व्यापारिक मेलें लगते थे। व्यापारियों के साथ साथ आम आदमी भी यहां पर जरूरत की वस्तुओं का आदान प्रदान करता था। इन मेलों के दौरान व्यापार करके लाभ पहुंचता था जो इस क्षेत्र में आन्तरिक व्यापार की मुख्य विशेषता थी। भीतरी व्यापार का क्षेत्र बढ़ा था।¹⁵

हर क्षेत्र में इन व्यापारिक मेलों की अपनी अलग-2 विशेषता थी। थानेसार में प्रति वर्ष हजारों की संख्या में यात्री 'सूर्य-ग्रहण' के मेले के अवसर पर आते थे। व्यापारियों द्वारा इन मेलों में अपना समान बेचकर लाभ कमाया जाता था।¹⁶ 1567 ई० में अकबर भी 'सूर्यग्रहण' के मेले के दौरान कुरुक्षेत्र आया था। अतः अकबर के आने की वजह से यात्रियों की संख्या में हुई वृद्धि से व्यापारियों को लाभ बहुत लाभ पहुंचता था।¹⁷

इसके अलावा हिसार तथा पेहवा में विभिन्न पशुओं के मेले लगते थे। दूर-दूर से व्यापारी इन क्षेत्रों में पशुओं के खरीदने तथा बेचने के लिए आते थे।¹⁸

इन मेलों में पशुओं की सभी अनेक जातियां जैसे गाय, बैल, भैस, ऊँट, घोड़ा इत्यादि का व्यापार होता था। सढोरा, हांसी तथा नारनौल में भी विभिन्न पशुओं के मेले लगते थे।¹⁹ कुरुक्षेत्र के अलावा पानीपत तथा फरीदाबाद में भी विभिन्न धार्मिक मेले लगते थे। फरीदाबाद से थोड़ी दूरी पर 'सुरज कुण्ड' नामक

¹⁴ चेतन सिंह, *रिजन एण्ड एम्पायर*, आक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रैस, नई दिल्ली 1991, पृष्ठ 206

¹⁵ के. सी. यादव, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 88

¹⁶ अबुल फजल, *अकबर नामा* जिल्द द्वितीय, अनुवादित एच. ए. बेवरीज, दिल्ली 1972, पृष्ठ 422-424

¹⁷ एच. ए. फड़के, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 144

¹⁸ विलियम फोस्टर, *अर्ली ट्रेवल्स इन इण्डिया, (1583-1619)*, लन्दन 1927, पृष्ठ 15

¹⁹ वही, पृष्ठ, 15-16

स्थान पर गर्म पानी चरम था जहां स्नान करके यात्रियों को चर्मरोग से मुक्ति मिलती थी । पानीपत में भी प्रति वर्ष 'शाह बु-कलन्दर' की दरगाह पर भी मेला लगता था ।²⁰

लघु उद्योगों को तैयार माल को इन मेलों में बेचने की हौड लगी रहती थी । समय के परिवर्तन होने के साथ इन मेलों की स्थिति में सुधार हुआ, जिन्होंने बाद में बाजार का रूप धारण कर लिया ।

व्यापारिक मण्डियाँ :-

यद्यपि सल्तनत काल में मण्डियों का स्थानीय व देशीय व्यापार में महत्वपूर्ण स्थान था । मुगलकाल में इनकी स्थिति में सुधार आने की वजह से अधिक से अधिक क्षेत्रों में व्यापारियों द्वारा मण्डियाँ स्थापित होने लगी । इन मण्डियों में सभी खादय तथा अखादय पदार्थों को व्यापार करने के उद्देश्य से लाया जाता था ।²¹ मुगल काल में निरन्तर अच्छी फसल हो जाने के परिणामस्वरूप जो अतिरिक्त अनाज बच जाता था उसे किसान समीप के शहर या मण्डी में ले जाते थे । तथा जिसका प्रयोग सुखे तथा अकाल में भी किया जाता था । मेले के आसपास के व्यापारियों तथा छोटे दुकानदारों द्वारा माल खरीद कर भण्डारण कर लिया जाता था । बाजार में नियमित दुकानों के अतिरिक्त व्यापारियों की अपनी चलती-फिरती दुकानें भी थी । जो घोंडों पर व्यापार करते थे । सिरसा से बाजरा, मोठ, कपास, ज्वार को हिसार मण्डी में भेजा जाता था । पानीपत के नजदीक कुराना नामक स्थान पर अच्छी किस्म के आम उगाए जाते थे । जिन्हें दिल्ली के बाजारों में बेचा जाता था ।²²

व्यापारिक जातियाँ:-

इस क्षेत्र में विभिन्न व्यापारिक जातियाँ थी, जिनके माध्यम से व्यापार किया जाता था जैसे, बनिया, ईरानी, तुरानी, खुरासनी, तथा बन्जारे आदि माध्यम से व्यापार किया जाता था परन्तु मुगल काल तक आते आते इन व्यापारियों की स्थिति में परिवर्तन आ गया था और व्यापार करने की क्षमता बढ़ने लगी ।²³

परन्तु इस क्षेत्र में व्यापार मुख्यत एक विशेष जाति बन्जारा तथा बनियों के द्वारा अधिक किया जाता था जिसमें बन्जारा यह एक अस्थिर जाति थी । इस जाति द्वारा खादय तथा अखादय पदार्थों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जाता था ।²⁴

²⁰ के. एम. अशरफ, *हिन्दुस्तान के निवासियों का जीवन व परिस्थितियाँ*, दिल्ली, 1990 (प्रथम संस्करण 1969), पृष्ठ 144

²¹ सतीश चन्द्र, *मध्यकालिन भारत*, नई दिल्ली, 2000, पृष्ठ 74-78

²² के. सी. यादव, *पूर्व उद्धृत*, पृष्ठ 189

²³ इरफान हबीब एवं तपनराय चौधरी, *पूर्व उद्धृत*, पृष्ठ 53

²⁴ बदायूनी, *मुन्तखब-उत्-तवारिख, जिल्द तृतीय*, अंग्रेजी अनुवादित टी डब्ल्यू हेग, कलकत्ता 1973 *पूर्व उद्धृत*, पृष्ठ 240

ये बन्जारे उत्तर भारत के अधिकतर क्षेत्रों में फैले हुए थे, जो हरियाणा के विभिन्न व्यापारिक मार्गों से गुजरते थे जैसे दिल्ली, सोनीपत, पानीपत, करनाल, इन्द्री, कुरुक्षेत्र, अम्बाला, जींद, नरवाना सिरसा, फतेहाबाद, नारनौल, रेवाड़ी आदि ।

बन्जारे एक स्थान से दूसरे स्थान पर बड़े-बड़े कारवों में जाते थे जिसमें विभिन्न घोड़े, बैल तथा हाथी होते थे । बड़े कारवां में लगभग, 10,000 से 12,000 तक बैल होते थे । चावल, नील, गेहूं, तथा अन्य वस्तुओं को उन स्थानों से खरीदा जाता था जहां पर इनकी कीमत कम होती थी, तथा बाद उन स्थानों पर बेचा जाता था जहां पर इनकी कीमत अधिक होती थी ।²⁵

ये व्यापारिक जाति अपने परिवार के सदस्यों, विभिन्न तम्बुओं तथा पशुओं के साथ एक स्थान से दूसरे तक चलते थे । कभी-कभी व्यापारियों द्वारा इन पशुओं का भाड़े पर लेकर भी उपयोग किया जाता था ।²⁶

ये व्यापारिक जातियां हिन्दु तथा मुसलमान दोनों जातियों से सम्बन्ध रखती थी हालांकि ये संयुक्त इकाई के रूप गिने जाते थे । कई बार युद्ध के समय सैनिक छावनी में इनके द्वारा खाद्य सामग्री को पहुंचाया जाता था, परन्तु कई बार ऐसा भी होता था कि ये बन्जारे स्वयं ही सेना के साथ युद्ध क्षेत्र में जाते थे । शासक द्वारा इनको सामग्री लाने तथा ले जाने की अग्रिम राशि दे दी जाती थी । ये सैनिकों के साथ अवश्य होते थे, परन्तु युद्ध नहीं करते थे ।²⁷

यातायात के साधन :-

प्राचीन काल से यहां पर विभिन्न सड़कें थी, जिनके माध्यम से व्यापार किया जाता था परन्तु 16वीं शताब्दी से सड़कों का जाल सम्पूर्ण हरियाणा क्षेत्र में फैल गया । अकबर ने सड़कों के निर्माण द्वारा विभिन्न गांव, शहरों तथा परगनों को जोड़ दिया गया ।²⁸ परन्तु समसामयिक इतिहासकारों के विवरण से ज्ञात होता है कि इस क्षेत्र का व्यापार विदेशी व्यापारिक केन्द्रों काबुल, कन्धार, लाहौर से भी होता था ।

प्राचीन काल की कोई प्रमुख नदी न होने के कारण इस क्षेत्र में यातायात मुख्यतः सड़कों द्वारा ही होता था । क्योंकि यहां प्रमुख नदियाँ जैसे सरस्वती घग्घर, चेतंग आदि नदियां मुगल काल तक आते आते नदियां सूख चुकी थी इसलिए तथा इनका प्रयोग मुख्यतः सिंचाई के लिए किया जाता था । जिसके कारण व्यापार मुख्यतः सड़कों के माध्यम से किया जाता था सड़कों आमतौर पर सीधी तथा चौड़ी होती थी

²⁵ ओम प्रकाश, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 38-39

²⁶ चेतन सिंह, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 205-206

²⁷ अब्दुल खैर मुहम्मद फारुकी, *रोड एण्ड कम्युनिकेशन इन मुगल इंडिया*, देहली, 1977 पृष्ठ 67

²⁸ इरफान हबीब एण्ड तपनराय चौधरी, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 12

इन सड़कों के दोनों ओर छायादार वृक्ष लगे होते थे जिनमें इन वृक्षों में 8 से 10 कदम का अन्तर था।²⁹ मुगल काल में सड़कों की दूरी को 'करोहो' में मापा जाता था। करोहो फारसी भाषा का शब्द है जिसको हिन्दी में 'कोस' कहा जाता है। इसमें 5,000 गज होते थे तथा एक 'करोहा' दो मील दूरी के बराबर होता था। जिसको 'डाक चौकियाँ' कहा जाता था इसके माध्यम से ही सड़कों की दूरी को मापा जाता था अकबर के काल में सड़कों पर हर एक कोस की दूरी पर पत्थर लगे होते थे।³⁰

इन सड़कों पर विभिन्न सरायें तथा विश्राम स्थाल बनाए गए थे जिसमें विभिन्न यात्री तथा व्यापारी ठहरते थे। कुछ सरायें इतनी बड़ी होती थी कि उनमें 2,000 से 3,000 तक व्यक्ति आराम से ठहर सकते थे।³¹

सरायों के अलावा सड़कों के किनारे कुएं तालाब तथा झीले बनी होती थी जो मुख्यतः सरायों या विश्राम गृह के नजदीक होते थे। इस काल में सोनीपत, थानेसर, पानीपत की सराय प्रमुख मानी जाती थी। प्रत्येक सराय में पानी, मस्जिद तथा हमाम की सुविधा होती थी। जो यात्रियों के साथ-2 व्यापारियों के लिए भी सहायक होती थी। प्रत्येक सराय में अस्तबल भी बने होते थे।³² इन सड़कों सरायों तथा विश्राम गृह के माध्यम से प्रत्येक नगर शहरों से शहर कस्बों से कस्बे गांव से जुड़े हुए थे। शेरशाह द्वारा दिल्ली से लाहौर जा रहे रास्ते पर ग्रांड ट्रक रोड का निर्माण करवाया गया, जिसमें हरियाणा व विभिन्न क्षेत्रों जैसे करनाल, पानीपत सोनीपत को आपस में जोड़ दिया गया। शेरशाह द्वारा निर्मित मार्ग के द्वारा अकबर के शासन काल में वाणिज्य तथा व्यापार को बहुत बढ़ावा मिला।³³

सड़कों के अतिरिक्त विभिन्न प्रकार के पशु भी यातायात के साधन में सहायता करते थे। इन पशुओं को बैलगाड़ी, खच्चर, ऊँट गाड़ी के माध्यम से सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान पर प्रयोग किया जाता था।³⁴

व्यापारी बैलगाड़ियों तथा ऊँट गाड़ियों में सामान को भरकर एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाये जाते थे। बैलगाड़ी तथा ऊँटगाड़ियों का प्रयोग जगह की स्थिति के हिसाब से किया जाता था। महेन्द्रगढ़, नारनौल, रोहतक, हिसार तथा सिरसा क्षेत्र में यातायात के साधनों के लिए ऊँटगाड़ी का अधिक

²⁹ विलियम फोस्टर, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 40

³⁰ इरफान हबीब, *एन एटलैस आफ मुगल एम्पायर*, 4 सीट बी, पृष्ठ 12-13

³¹ ओम प्रकाश, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 40

³² निजामुद्दीन अहमद, *तबकाते अकबरी जिल्द द्वितीय*, अंग्रेजी अनुवादित बी.डे., जिल्द प्रथम, द्वितीय, तृतीय, कलकता, पृष्ठ 175

³³ हमिदा खातुन नकवी, *अर्बनाईजेशन एण्ड अर्बन सेंटर अण्डर द ग्रेट मुगल*, शिमला 1971, पृष्ठ 60

³⁴ मोरलैण्ड, *अकबर की मृत्यु के समय का भारत*, दिल्ली, 1996 (प्रथम संस्करण 1976), पृष्ठ

प्रयोग किया जाता था। परन्तु युद्ध के समय हाथियों का भी भारी माल ढोने के लिए प्रयोग किया जाता था। हाथियों की पीठ पर सामान को लादकर युद्ध क्षेत्र में भेजा जाता था।³⁵

सड़को की सुरक्षा:-

सड़को की सुरक्षा के प्रति कदम सल्तनत काल से ही उठाए जा रहे थे। फिरोज तुगलक के शासन काल में 'इब्राहिम खैरात दार' पर जो हांसी और सिरसा का गवर्नर था, सड़को जिम्मेवारी थी। उसके द्वारा फिरोज तुगलक के शासनकाल में सड़को की जिम्मेदारी थी। इसके अलावा कोतवाल, मुकदम, जमींदार भी सड़कों की सुरक्षा के लिए जिम्मेवार थे।³⁶ परन्तु मुगल काल में शासन प्रणाली की सुव्यवस्था के कारण इन सड़को की ओर अधिक ध्यान दिया जाता लगा। चूंकि हरियाणा का कई क्षेत्र जंगल के रास्ते से पड़ता था, तथा इन रास्तों में व्यापारियों को लूटे जाने का डर रहता था। अतः अकबर ने विभिन्न अधिकारियों की सहायता से यात्रियों तथा व्यापारियों को सुरक्षा प्रदान करने के लिए अधिक से अधिक जंगलों को कटवाया।³⁷

हरियाणा क्षेत्र में कई मुख्य असुरक्षित रास्ते थे जो जंगलों से होकर गुजरते थे जैसे सफीदों (दिल्ली के नजदीक), नारदक (कुरुक्षेत्र के नजदीक) पालम (दिल्ली के नजदीक), हांसी, हिसार, और मेवात असुरक्षित रास्ते थे। इन परगने के लोगो के द्वारा कर न देने की वजह से, इन रास्तों पर गुजरने वाले व्यापारियों, यात्रियों को लूट जाता था।³⁸

अकबर से पूर्व विभिन्न व्यापारिक मार्गों पर यात्रियों को पथकर देना पड़ता था परन्तु अकबर द्वारा इस कर को हटा दिया गया अब कोई भी व्यापारी यात्री इस रास्ते से आसानी से आ-जा सकता था। इन रास्तों की सुरक्षा के लिए अकबर द्वारा आठ-2 मील की दूरी पर स्तभों का निर्माण करवाया। इसके अलावा इन रास्तों पर विभिन्न डाक चौकियाँ स्थापित करवा दी गई। जिससे व्यापार तथा वाणिज्य को बढ़ावा मिला।³⁹

व्यापार और वाणिज्य ने विभिन्न शहरों, कस्बों तथा गांवों को आपस में जोड़ दिया जिससे गांव में रहने वाले लोगो के जीवन में सुधार आया क्योंकि पहले वे स्वयं तक ही सीमित थे। कृषि उत्पादन तथा वस्तुओं का निर्माण स्वयं की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए करते थे। परन्तु जब उनके द्वारा नियमित वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया गया तो इनके आर्थिक और सामाजिक जीवन में सुधार हुआ। अतः हम कह सकते हैं कि व्यापार और वाणिज्य ने काफी हद तक लोगो के जीवन को सुधारने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा की।

³⁵ ओम प्रकाश, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 37

³⁶ मोरलैण्ड, *एग्रियन सिस्टम आफ मुस्लिम इंडिया*, नई दिल्ली 1968, पृष्ठ 52-55

³⁷ बाबर, *बाबरनामा*, अनुवादित, एस. ए. रिजवी, मुगलकालीन भारत, जिल्द द्वितीय, अलीगढ़ 1960, पृष्ठ 701

³⁸ चेतन सिंह, पूर्व उद्धृत, पृष्ठ 473

³⁹ जे. एन. सरकार, *मुगल शासन प्रणाली*, नई दिल्ली 1964, पृष्ठ 48