অধ্যায় ১২ ঃ অর্থ সামাজিক বিকাশ

অধ্যায় গাঁথনি

১২.১ শৈক্ষিক উদ্দেশ্য
১২.২ পৰিচয়
১২.৩ উদ্যোগৰ বিকাশ
১২.৪ যাতায়ত আৰু যোগাযোগৰ ব্যৱস্থাৰ বিকাশ
১২.৫ বাণিজ্য
১২.৬ বজাৰ আৰু ব্যৱসায়
১২.৭ অধ্যায়টিৰ পৰা আমি কি শিকিলোঁ
১২.৮ অধিক জানিবলৈ
১২.৯ অগ্রগতিৰ খতিয়ান
১২.১০ আৰ্হি প্রশ্ন

১২.১ শৈক্ষিক উদ্দেশ্য

এই অধ্যায়টি অধ্যয়ন কৰি আপুনি—

- ঔপনিবেশিক অসমত উদ্যোগিক বিকাশৰ বিষয়ে জানিব পাৰিব।
- ঔপনিবেশিক অসমত যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ বিষয়ে বর্ণনা কৰিব পাৰিব।
- ঔপনিবেশিক অসমৰ ব্যৱসায়-বাণিজ্যৰ বিষয়ে আলোচনা কৰিব পাৰিব।
- ঔপনিবেশিক অসমত বজাৰ ব্যৱস্থাৰ বিকাশ তথা তাত হোৱা ব্যৱসায়ৰ বিষয়ে জানিব পাৰিব।

১২.২ পৰিচয়

ঔপনিবেশিক শাসনে অসমীয়া মানুহৰ অর্থ-সামাজিক জীৱনত গভীৰ পৰিবর্তনৰ সূচনা কৰিছিল। আহোম ৰাজতন্ত্রৰ অধীনত অকলশৰীয়াভাৱে বিকশিত অসমৰ স্থানীয় অর্থনীতিক ঔপনিবেশিক অর্থনীতি তথা গোলকীয় অর্থনীতিৰ সৈতে সংলগ্ন কৰা হৈছিল। ঔপনিবেশিক চৰকাৰে অসমত গধুৰ উদ্যোগৰ লগতে কিছুসংখ্যক লঘু উদ্যোগও স্থাপন কৰিছিল । ঔপনিবেশিক অর্থনীতিক স্বার্থক উদগনি জনাবলৈ অসমৰ যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ ক্ষীপ্র উন্নতি সাধন কৰা হৈছিল। কেঁচা সামগ্রীৰ ৰপ্তানি তথা উৎপাদিত সামগ্রীৰ আমদানিৰ ফলস্বৰূপে বাণিজ্যিক সম্বন্ধৰ প্রসাৰ ঘটিছিল। স্থানীয় তথা বহিঃৰাজ্যৰ পৰা অহা মাৰোৱাৰী, বেংগলী আদি ব্যৱসায়ীৰ লগত বাণিজ্যিক লেনদেনৰ সুবিধার্থে অসমৰ বিভিন্ন স্থানত বজাৰসমূহ গঢ় লৈ উঠিছিল। বহিঃৰাজ্যৰ পৰা অহা ব্যৱসায়ী তথা উদ্যেগসমূহত কাম কৰিবলৈ অহা শ্রমিক

সকলৰ আগমনে অসমৰ জনসংখ্যাৰ গাঁঠনিৰ পৰিৱৰ্তন কৰিছিল আৰু ইয়াৰ ফলস্বৰূপে অসমৰ গাঁঠনিৰ ও পৰিৱৰ্তন হৈছিল।

১২.৩ উদ্যোগৰ বিকাশ

সপ্তম অধ্যায়ত আমি ইতিমধ্যে ঔপনিবেশক অসমত কিদৰে চাহ, কয়লা, আৰু তৈল উদ্যোগৰ বিকাশ হৈছিল সেই বিষয়ে বিতংভাৱ আলোচনা কৰিছো। বৈদেশিক বিভিন্ন বিনিয়োগ, আমদানিকৃত যন্ত্ৰ (মেচিন) তথা শ্ৰমৰ সহায়ত অসমত স্থাপিত উদ্যোগসমূহৰ ভিতৰত এই তিনিটা উদ্যোগ উল্লেখযোগ্য আছিল। অসমত প্ৰাকৃতিকভাৱে চাহপাত, কয়লা, আৰু তেল পোৱা গৈছিল আৰু ঔপনিবেশিক চৰকাৰে এই প্ৰাকৃতিক সম্পদসমূহক বিচাৰি উলিয়াইছিল আৰু তেওঁলোকৰ ব্যৱসায়িক স্বাৰ্থৰ খাতিৰত এই সম্পদসমূহৰ উদ্যোগিকৰণ কৰিছিল।

এই গুৰু উদ্যোগ তিনিটাই অসমত অন্য কিছুসংখ্যক নিৰ্ভৰশীল (ancillary) উদ্যোগৰ বিকাশত সহায় কৰিছিল। কিন্তু অসমৰ স্থানীয় অৰ্থনীতিৰ বিকাশত এই গুৰু উদ্যোগসমূহে কোনো ধৰণৰ অৰিহণা যোগোৱা নাছিল। আনকি কিছু সংখ্যক পৰম্পৰাগত উদ্যেগেও অসমত ঔপনিবেশিক আমোলত সফলতাৰে নিজৰ অস্তিত্ব বজাই ৰাখিবলৈ সক্ষম হৈছিল, যদিও ঔপনিবেশিক চৰকাৰে এই পৰম্পৰাগত উদ্যোগসমূহৰ প্ৰতি এক নিৰুৎসাহসমূলক নীতি গ্ৰহণ কৰিছিল। কিছুমান উল্লেখযোগ্য নিৰ্ভৰশীল (ancillary) উদ্যোগ আছিল।

● কাঠৰ মিল

দিহিং নদীৰ পাৰত ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীৰ সংযোগস্থলৰ সমীপতে অসমৰ প্ৰথমটো কাঠৰ মিল স্থাপন কৰা হৈছিল। এই মিলটো ভাগ ইন্ধনৰ দ্বাৰা পৰিচালিত হৈছিল আৰু চাহ উদ্যোগিসকলৰ লগতে অন্যান্য লোকসকলক এই মিলটোৱে চাহপাতৰ বাকচ আৰু কাঠৰ যোগান ধৰিছিল। 'প্লেন্টাৰচ্ ষ্ট্ৰোৰচ্ কোম্পানী (Planter's stores Company) নামৰ এটা কাঠৰ মিল ডুমডুমাত স্থাপন কৰা হৈছিল। অসমৰ ৰেলসেৱাৰ আৱশ্যকীয় ফলস্বৰূপে ৰেলপথ নিৰ্মাণত ব্যৱহাৰ কৰা কাঠৰ শাৰী (Sleeper) ৰ এক বৃহৎ চাহিদাৰ সৃষ্টি হৈছিল আৰু এই চাহিদা পূৰণৰ বাবে বৃহৎসংখ্যক কাঠৰ মিল অসমত স্থাপন কৰা হৈছিল । ১৮৮৯-৯০ চনত কাঠৰ মিল আছিল আৰু ১৯০১ চনত এই সংখ্যাৰ ১৪ টা লৈ বৃদ্ধি হৈছিল। কাঠ উদ্যোগৰ লগত জড়িত অসমৰ ব্যৱসায়ী সকলৰ ভিতৰত দিননাথ বেজবৰুৱা, ভোলানাথ বৰুৱা, মানিক চন্দ্ৰ বৰুৱা, চন্দ্ৰ কুমাৰ আগৰৱালা ইত্যাদিৰ নাম উল্লেখযোগ্য।

● প্লাইউড

কাঠ কাটিবৰ বাবে স্থাপন কৰা কাঠৰ মিলসমূহ অসমত প্লাইউড উদ্যোগৰ প্ৰতিষ্ঠাৰে সহায় কৰিছিল। প্লাইউড, প্ৰস্তুত কৰিবৰ বাবে কাঠৰ কেইবাটাও টুকুৰা আঠাৰে লগ লগোৱা

হৈছিল যাতে সংকোচন ৰোধ কৰিব পৰা যায়। প্লাইউড উদ্যোগৰ বিকাশ মূলত চাহ উদ্যোগৰ বাবেই হৈছিল কাৰণ চাহপাতৰ বাকচৰ লগতে মূলত চাহ উদ্যোগ লগত জড়িত অন্য কিছুমান সামগ্রীও প্লাইউডৰ দ্বাৰা প্রস্তুত কৰা হৈছিল। ১৯২৮ চনত 'আসাম চো মিল' (Assam saw Mill) আৰু 'টিমৰাৰ কোম্পানী' (Timber Company) ৰ উন্নতি হোৱাৰ পিছৰেপৰা অসমত প্লাইউড উদ্যোগত বিকাশে এক গতি লাভ কৰিছিল।

● লৌহ আৰু তীখা উদ্যোগ

ইংৰাজ সকল আগৰেপৰাই অসমত লোহাৰ অৱস্থিতিৰ বিষয়ে অৱগত আছিল। চাহ, কয়লা আৰু তৈল উদ্যোগৰ প্রতিষ্ঠাৰেপৰা স্বাভাৱিকতে অসমৰ স্থানীয় লোহাৰ গুৰুত্ব বাঢ়িবলৈ ধৰে। খনিৰ পৰা কিছু লোহা গুণগত মান নির্ণয় কৰিবৰ বাবে কলিকতা (বর্তমানৰ কলিকাতা) লৈ প্রেৰণ কৰা হৈছিল আৰু পৰীক্ষণৰ পাছত সেই লোহা উন্নত মানৰ বুলি নির্ণয় কৰা লৈছিল । আশা কৰা হৈছিল যে লোহাৰ নিষ্কাষণ আৰু গলনৰ গঠিক পদ্ধতি অৱলম্বন কৰিলে ভাৰতৰ পূর্বাঞ্চল সম্পূর্ণৰূপে আমদানিকৃত লোহাৰ পৰা মুক্ত কৰিব পৰা যাব।

চাহপাতৰ কাৰখানাত ব্যৱহৃত যন্ত্রপাতি, ৰেল আৰু কৃষিকার্য্যত ব্যৱহৃত আঁহিলা ইত্যাদি প্রস্তুত কৰিবৰ বাৰে লোহাৰ স্থানীয়ভাৱে এক বৃহৎ পৰিমাণৰ চাহিদা আছিল। অসমত তীখা উদ্যোগ স্থাপন কৰাৰো এক সম্ভাৱনা আছিল। কিন্তু চৰকাৰী বা বেচৰকাৰী অসমক ভাৰতবর্ষৰ ভিতৰতে এক উল্লেখযোগ্য লৌহ আৰু তীখা উৎপাদনকাৰী অঞ্চল হিচাপে প্রতিষ্ঠা কৰিবলৈ কোনো ধৰণৰ ব্যৱস্থা গ্রহণ কৰা হোৱা নাছিল।

সেই সময়ত মাত্র এটা ৰেলৰ কাৰখানা যোৰহাট চহৰত আছিল আৰু এই কাৰখানাটো পশ্চিমীয়া বিত্তৰ সহায়ত আৰু তত্ত্বাৱধানত প্রতিষ্ঠা কৰা হৈছিল। এই কাৰখানাটোত লোহাৰ ৰেৰ, বিজুঁলি খুঁটা, লোহাৰ দর্জ্জা ইত্যাদি সামগ্রীহে উৎপাদিত কৰা হৈছিল। বৃহৎ আকাৰৰ চাহবাগিছা সমূহৰো নিজাৱৰীয়া কাৰখানা আছিল। এইবিলাকৰ উপৰিও অসমৰ প্রায় প্রতিখন গাঁৱতেই মাত্র কমাৰসকলৰ মাজতহে লৌহ শিল্প সীমাবদ্ধ আছিল। এক বুজন পৰিমাণৰ কেঁচা লোহা আৰু তীখা সেই সময়ত অসমলৈ আমদানি কৰা হৈছিল।

● পৰম্পৰাগত উদ্যোগসমূহ

ৰেচম শিল্প, পিতল শিল্প, কাঁহ শিল্প, বাঁহ-বেতৰ শিল্প, ইত্যাদি অসমৰ পৰম্পৰাগত উদ্যোগ অতি প্রাচীন কালৰে পৰাই অসমত প্রচলিত আছিল। অসমীয়া লোকসকল প্রধানকে কৃষিজীৱি আছিল বাবে এই পৰম্পৰাগত উদ্যোগসমূহ তেওঁলোকৰ বাবে গৌণ জীৱিকাস্বৰূপে আছিল। এই উদ্যোগসমূহত উৎপাদিত সামগ্রীসমূহৰ অসমীয়া সমাজৰ দৈনন্দিন প্রয়োজন পূৰণৰ বাবে ব্যৱহাৰ কৰা হৈছিল। পৰিস্থিতি সাপেক্ষে ৰাহি হোৱা উদ্যোগিক সামগ্রীবোৰ কৃষিজাত বস্তুৰ দৰেই বিক্রি কৰা হৈছিল।

ঔপনিবেশিক চৰকাৰে তেওঁলোকৰ উদ্যোগত উৎপাদিত সামগ্রী সমূহ অসমৰ বজাৰত বিক্রি কৰিবৰ উদ্দেশ্যে অসমৰ উক্ত পৰম্পৰাগত উদ্যোগসমূহক উদগণি যোগোৱাৰ পৰিৱর্তে এই উদ্যোগসমূহৰ প্রতি এক নিৰুৎসাহ মূলক আৰু দমনমূলক নীতিগ্রহণ কৰিছিল। ইয়াৰ উপৰিও পৰম্পৰাগত সামগ্রীসমবৰ ৰাইজৰ চাহিদা অনুপাতেহে উৎপাদন কৰা হৈছিল। সেইবাবে উদ্যোগৰ যন্ত্র উৎপাদিত সামগ্রীসমূহৰ দৰে পৰম্পৰাগত সামগ্রীসমূহ বজাৰত বিক্রি কৰিবৰ বাবে সকলো সময়তে প্রস্তুত নাছিল।

যন্ত্র উৎপাদিত কমখৰচী সামগ্রীসমূহৰ আগমনৰ ফলস্বৰূপে পৰম্পৰাগত সামগ্রীসমূহৰ চাহিদা কমি আহিছিল। বহু ঠাইত পৰম্পৰাগত উদ্যোদসমূহৰ অৱনতি ঘটিছিল। যদিও সম্পূর্ণৰূপে ধ্বংস হৈ যোৱা নাছিল। প্রকৃততে পৰম্পৰাগত উদ্যোগসমূহত উৎপাদিত সামগ্রীসমূহ অসমীয়া সমাজ জীৱনৰ এক এৰাব নোৱাৰা অংগ আছিল আৰু সেইবাবে এই সামগ্রীসমূহৰ সলনি অন্য যন্ত্র উৎপাদিত সামগ্রী সম্পূর্ণৰূপে ব্যৱহাৰ কৰাটো সম্ভৱ নাছিল। ফলস্বৰূপে, আন্তঃগাঠনিৰ বিকাশৰ অবিহনেও এই পৰম্পৰাগত উদ্যোগসমূহে নিজৰ অস্তিত্ব বর্ত্তাই ৰাখিবলৈ সক্ষম হৈছিল। এক ব্যতিক্রম হিচাপে ৰেচম উদ্যোগত কিছুমান আধুনিক যন্ত্রপাতি যেনে, উৰণীয়া মাকুযুক্ত তাঁতশাল (Fly-Shuttle loom) জেকৰার্ড (Jacquard) যন্ত্র, ইত্যাদিক ব্যৱহাৰ আৰম্ভ হৈছিল।

১২.৪ যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ বিকাশ

ঔপনিৱেশিক আমোলত অসমত যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ এক উল্লেখযোগ্য পৰিবর্তন হৈছিল। স্থল পৰিবহন আৰু জলপৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ উন্নতি সাধন কৰাৰ লগতে অসমত ৰেল পৰিবহণ ব্যৱস্থাৰও আৰম্ভণি কৰা হৈছিল। যদিও উপৰোক্ত, উন্নতিসমূহ ঔপনিবেশিক প্রশাসন আৰু তেওঁলোকৰ বাণিজ্যিক লাভালাভৰ প্রতি লক্ষ্য ৰাখি কৰা হৈছিল। তথাপি যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ উন্নতিয়ে অসমক ভাৰতৰ অন্যান্য অঞ্চলৰ সৈতে সংযোজিত কৰিছিল, যাৰ ফলস্বৰূপে অসমৰ জনসাধাৰণৰ বহুত সুবিধা হৈছিল।

● স্থল পৰিবহণ

আহোমসকলে নগৰ গাওঁসমূহক সংলগ্ন কৰি অসমত এক উচ্চ মানদণ্ডৰ যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ প্রৱর্তন কৰিছিল। কিন্তু আহোমসকলৰ ৰাজত্বৰ শেষৰফালে, মানসকলৰ আগ্রাসনৰ ফলস্বৰূপে সৃষ্টি হোৱা আভ্যন্তৰীণ কন্দলৰ ফলত আহোম প্রশাসনে যোগাযোগ ব্যৱস্থা সুকলমে বর্ত্তাই ৰাখিবলৈ ব্যর্থ হৈছিল। প্রদেশৰ বহুত বাট-পছৰ হাবি-বননিৰে পূর্ণ হৈ পৰিছিল। প্রদেশৰ বহুত বাট-পথ হাবি-বননিৰে পূর্ণ হৈ পৰিছিল যাৰফলত এই পথসমূহ ব্যৱহাৰৰ বাবে অসুবিধাজনক তথা অসম্ভৱপ্রায় হৈ পৰিছিল।

সেই গতিকে ঔপনিবেশিক চৰকাৰে এই পথসমূহ মেৰামতি তথা পুনৰ গঠন কৰি যাতায়তৰ বাবে সুচল কৰি তুলিব লগা হৈছিল। প্রাৰম্ভনিতে ডেভিদ স্কটে স্থানীয় ৰাজহ

বিষয়াসকলক তেওঁলোকৰ তত্ত্বাবধানত থকা অঞ্চলসমূহৰ বাট-পথবোৰ মেৰামতি কৰি যাতায়তৰ বাবে সুচল কৰি ৰাখিবলৈ নির্দেশ দিছিল। কিন্তু, আনৰ পাইক প্রথাৰ অধীনত থকা কৰৰ পৰিৱর্তে দেহখাতি দিয়া নিয়ম ইংৰাজাসকলে উঠাই দিছিল। ফলত স্থানীয় লোসকলে দেহখাতি দিয়াৰ পৰিৱর্তে ধনৰ মাধ্যমৰে কৰ দিছিল আৰু সেয়েহে এই সকল স্থানীয় লোকক পথ নির্মাণত কৰা শ্রমদানৰ বাবে পাৰিশ্রমিক দিবলগীয়া হৈছিল। তৎসত্ত্বেও পথনির্মাণ কার্য্যত দৰং জিলাৰ স্থানীয় লোকসকলে ঔপনিবেশিক বিষয়া লেফটেন্ত মেথি (Licutenent Matthie) আৰু ৰাডাৰফোর্ড (Rutherford) ক ক্রমে ১৮৩৬ আৰু ১৮৩৮ চনত স্বইচ্ছাৰে কৰিছিল।

১৮২৮ চনত ঔপনিবেশিক বিষয়া জোনছে (Jones) চেৰাপঞ্জীৰ মাজেৰে পাৰ হৈ যোৱা শ্বিলং -গৌহাটী (বর্তমানৰ গুৱাহাটী) পথৰ নিৰীক্ষণ কৰিছিল তথা সামৰিক বাহিনীৰ চলাচলৰ বাবে বৰপানী আৰু বগাপানী নদীৰ ওপৰেৰে শিলৰ দলং নির্মাণ কৰিছিল। তাৰ পিছৰ বছৰ ১৮২৯ চনত জয়ন্তীয়াপুৰৰ পৰা ৰহালৈ যোৱা পথটিৰ সন্ধান কৰি তাক মেৰামতি কৰা হৈছিল। ১৮৪২ চনৰ ভিতৰত কাছাৰ-মণিপুৰ পথৰ নির্মাণকার্য্য সম্পূর্ণ কৰা হৈছিল। উপৰোক্ত নির্মাণকার্য্যৰ বাহিৰে বংগ চৰকাৰে ধনৰ অভাৱত অজু হাতত আৰু কোনো বিশেষধৰণৰ নির্মাণমূলক কার্য্য অসমত কৰা হোৱা নাছিল।

১৮৫৩ চনত এ, জে, মোফাট মিলচে্ (A.J.Moffatt Mill) ব্রহ্মপুত্র নদীৰ দুয়োপাৰে ক্রমে উত্তৰ আৰু দক্ষিণ পৰাৰে দুটা মুখ্য বৃহৎ পথ (Trunk Road) নির্মাণৰ পৰামর্শ দিছিল। ইয়াৰ উপৰিও তেওঁ শিলৰ দলং নির্মাণৰ পৰামর্শ দিছিল যিহেতু অস্থায়ী দলংবোৰ ঘনে ঘনে মেৰামতি কৰি থাকিবলগীয়া হৈছিল। কিন্তু তেওঁ বহন তথা ব্যয়বহুল পথৰ নির্মাণৰ পৰিপন্থী আছিল কাৰণ অসমত চকাযুক্ত বাহনৰ চলাচল নিচেই নগণ্য আছিল।

কিন্তু ১৮৬০ চনৰ আগলৈকে ঔপনিবেশিক চৰকাৰে এই ক্ষেত্রত বিশেষ কোনো পদক্ষেপ গ্রহণ কৰা নাছিল। ১৮৬০ চনৰ জয়ন্তীয়া বিদ্রোহৰ সময়তহে সামৰিক বাহিনীৰ যাতায়তৰ বাবে ঔপনিবেশিক চৰকাৰ স্থলপথৰ উন্নতি কৰিবৰ বাবে বাধ্য হৈছিল। ১৮৬৪ চনত 'আসাম ট্রাংঙ্ক ৰোড্ (Assam Trunk Road) ৰ নির্মাণকার্য্য আৰম্ভ হৈছিল। ইয়াৰ চাৰিবছৰৰ পিছত ১৮৬৮ চনত অসমত গড়কাপ্তানী বিভাগ (Public Works Depeartment) স্থাপন কৰা হৈছিল আৰু এই বিভাগে অসমত যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ নির্মাণ তথা চোৱাচিতাৰ দায়িত্ব বহন কৰিছিল।

গড়কাপ্তানী বিভাগে অসম-খাছী আৰু জয়ন্তীয়া পাহাৰ পথ, চিলেট, কাছাৰ পথ, ডিব্রুগড়-জয়পুৰ পথ, ডিব্রুগড়-ডিব্রুমুখ পথ, নগাওঁ লাওখোৱাঘাট পথ ইত্যাদিৰ চোৱাচিতা কৰিছিল। শ্বিলঙলৈ ৰাজধানী স্থানান্তৰ কৰা পিছত, গড়কাপ্তানী বিভাগে গৌহাটী আৰু শ্বিলঙৰ মাজত গৰু গাড়ী চলোৱা পথৰ (Gauhati Shillong Cart Road) নির্মাণকার্য্য সম্পূর্ণ কৰিছিল। পার্বত্য অঞ্চলত সাম্রাজ্যবাদী আধিপত্য অধিক শক্তিশালী কৰাৰ উদ্দেশ্যেৰে গড়কাপ্তানী বিভাগে কিছুমান সৰু বৰ পথ, যেনে, শ্বিলং হাফলং পথ, তুৰা-শিঙিমাৰী পথ, গোলাঘাট-ডিমাপুৰ পথ, কহিমা নিচুগার্ড পথ, ক'হিমা -ইম্ফল পথ, ইত্যাদিৰ নির্মাণ কৰিছিল।

অসমৰ জিলাসমূহত থকা বাটপথবোৰ, যিবোৰৰ প্রায়ভাগেই গৌণ পথ আছিল,

পৰিচালনা কৰিবৰ বাবে ১৮৮০ৰ দশকত জিলা সমিতিসমূহ স্থাপন কৰা হৈছিল। স্থানীয় বাটপথ আৰু অন্যান্য উৎসৰ পৰা সংগৃহীত কৰৰ পৰা জিলা সমিতিসমূহক বাটপথ পৰিচালনা কৰিবৰ বাবে অনুদান প্রদান কৰা হৈছিল, যদিও এই ধনৰ পৰিমাণ পর্য্যাপ্ত নাছিল। উজনি অসমত চাহখেতিৰ ক্রমাগত বিকাশ হোৱাত স্থানীয় প্রশাসনৰ সহযোগত চাহ খেতিয়কসকলে নিজাববীয়াকৈ প্রাচীন পথ তথা দলং সমূহ মেৰামতি কৰিছিল।

১৯০৩ -০৪ চনলৈকে সর্বমুঠ ৩১৭৩ মাইল স্থলপথ অসমত নির্মাণ কৰা হৈছিল যাৰ ভিতৰত মাত্র ৪২ মাইল পথহে পকী আছিল। এই পৰিসংখ্যা ১৯১১-১২ চনত বৃদ্ধি হৈ সর্বমুঠ ৩৫৫৯ মাইল স্থলপথ হৈছিল আৰু তাৰে ৩৭৫ মাইল পকী আছিল। ১৯২৬-২৭ চনত পথ পৰিষদ (Road Board) গঠন কৰাৰ পিছৰে পৰাই অসমত ক্ষীপ্রতাৰে স্থলপথৰ উন্নতি পৰিলক্ষিত হৈছিল।

ঔপনিবেশিক অসমত সৰহসংখ্যক স্থলসংখ্যক স্থলপথেই বছৰৰ মাত্র কেইটামান মাহত হে (খৰালি কালত) ব্যৱহাৰৰ উপযোগী আছিল। বাৰিষাৰ আগমনৰ লগে লগেই এই পথবোৰ ব্যৱহাৰৰ অনুপযোগী হৈ পৰিছিল। কেৱল গৰুগাড়ীহে পথত চলাচল কৰিব পাৰিছিল। ১৯০৪ চনত অসমত পোন-প্রথমবাৰৰ বাবে মটৰ বাহন (Motor car) ৰ প্রচলন হৈছিল। জলপৰিবহণ আৰু ৰেল পৰিবহণ যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ প্রধান মাধ্যম আছিল।

● জল পৰিবহণ

অসম এক নদী প্রধান প্রদেশ আৰু নদীসমূহৰ ভিতৰত ব্রহ্মপুত্র নদী মুখ্য আছিল আৰু এই নদীয়ে ভাৰতৰ অন্যান্য অংশৰ লগত সংলগ্ন কৰে। ঔপনিবেশিক শাসনৰ আৰম্ভনিৰ সময়ছোৱাত যোগাযোগৰ মাধ্যম হিচাপে স্বদেশত নির্মিত নাও সমূহৰে নদীত পৰিবহণ কৰা হৈছিল। কিন্তু স্বদেশৰ নির্মিত নাওঁসমূহেৰে অসমৰ নদীসমূহত যাতায়ত কৰাতো অসুৰক্ষিত তথা বিপদসংকুল আছিল। বিশেষকৈ বাৰিষা কালত তীব্র সোঁতৰ বাবে জল পৰিবহণ যথেষ্ঠ বিপদজনক আছিল।

সেয়েহে ১৮৩১ চনত ডেভিদ স্কটে অসমত পৰীক্ষণসমূলক ভাৱে ভাণশক্তি চালিত বাহন (steamer) প্রচলন কৰিবলৈ অনুমতি লাভ কৰিছিল। কিন্তু বাস্তৱক্ষেত্রত এই পদক্ষেপ কার্যকৰী হোৱা নাছিল। তাৰ পিছত, সেই সময়ৰ অসমৰ এক গুৰুত্বপূর্ণ চাহ প্রতিষ্ঠান 'আসাম কোম্পানী' (Assam Company) য়ে লণ্ডনত থকা 'নিয়ন্ত্রণ পৰিষদ' (Board of control) ক ব্রহ্মপুত্র নদীত ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ পৰিবহণ কৰিবৰ বাবে অনুৰোধ কৰিছিল। এই বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠানে তেওঁলোকৰ ভাপশক্তি চালিত বাহন 'আসাম' (Assam) গৌহাটী আৰু কলিকতাৰ মাজত চলাচল কৰিবলৈ আৰম্ভ কৰিছিল। তাৰ পাছত ১৮৪৭ চনত ঔপনিবেশিক চৰকাৰেও কলিকতা আৰু গৌহাটী মাজত ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ চলাচল আৰম্ভ কৰিছিল।

ঔপনিৱেশিক কালত অসমত বাণিজ্যৰ বিস্তাৰ তথা উদ্যোগৰ বিকাশ পৰিলক্ষিত হয়।

এই উন্নতিৰ পৰিপ্রেক্ষিতত ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ প্রচলন কৰি অসমৰ জলপৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ উন্নতি সাধন কৰাটো প্রয়োজনীয় হৈ পৰিছিল। সামগ্রীসমূহ কঢ়িয়াই নিয়াৰ বাবে ভাপশক্তিচালিত বাহনসমূহৰ আকাৰ নিচেই ক্ষুদ্র আছিল। ব্রহ্মপুত্র নদীৰ সুঁতৰ বিপৰীতে পৰিবহণ কৰিবৰ বাবে এই বাহনসমূহ উপযুক্ত নাছিল। গতিকে গৌহাটী অতিক্রম কৰি এই বাহনসমূহ চলাচল কৰা হোৱা নাছিল। সেই গতিকে ভাপশক্তি চালিত বাহনসমূহ অসুবিধাজনক আছিল আৰু তাৰ উন্নতিকৰণ কৰাটো আৱশ্যক আছিল।

জানি থোৱা ভাল



শ্রমিকৰ পৰিবহণৰ বাবে চাহ উদ্যোগীসকলক নদীৰ মাধ্যমেৰে উপযুক্ত পৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ অতি প্রয়োজন আছিল। চাহ উদ্যোগত ব্যৱহৃত যন্ত্রপাতিসমূহ অসমলৈ আনিবৰ বাবে তথা এই উদ্যোগসমূহত উৎপাদিত চাহপাত ৰপ্তানি কৰিবৰ বাবে উন্নতমানৰ নদী পৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ আৱশ্যক আছিল। ইয়াৰ উপৰিও অত্যৱশ্যকীয় সামগ্রী যেনে কৃষিজাত সা-সামগ্রী, ঔষধপাতি, ধান তথা অন্যান্য সামগ্রীসমূহ যোগান ধৰিবৰ বাবে নদী পৰিবহণৰ প্রয়োজন আছিল।

১৮৫০ ৰ দশকত আয়ুক্ত জেনকিনচে প্রস্তাৱ দিছিল যে অন্তত প্রতি বছৰে তিনি বা চাৰিবাৰকৈ ভাৰশক্তিচালিত বাহনসমূহ ডিব্রুগড়লৈকে পৰিবহণ কৰিব লাগে। কিন্তু জেনকিন্চৰ এই প্রস্তাৱ নৌ বিভাগে (Marine Department) প্রত্যাখ্যান কৰিছিল কাৰণ তেওঁলোকৰ মতে এই যাত্রাৰ প্রসাৰৰ ফলত ৰেকাৰ অর্থনৈতিক ক্ষতিৰ সন্মুখীন হ'ব পাৰে। জেনকিন্চৰ উক্ত প্রস্তাৱ ১৮৫৩ চনত এ.জে মোফট মিলচে্ পুনৰ উত্থাপন কৰিছিল। এই প্রস্তাৱৰ সমর্থনত মিলচে যুক্তি দর্শাইছিল যে এই প্রস্তাৱৰ কার্য্যকাৰীতাই চৰকাৰী বিভাগসমূহৰ কার্যদক্ষতা বৃদ্ধি কৰিব, সৈন্যবাহনীৰ যাতায়ত সুচল কৰিব, ইত্যাদি যিহেতু ইন্ধন হিচাপে স্থানীয়ভাৱে কয়লা উপলব্ধ আছিল। আনকি এই উক্ত বিষয়টোক গুৰুত্বসহকাৰে ল'বলৈ তদানীন্তন গৱর্ণৰ জেনেৰেল লর্ড ডেলহাউচিক 'আসাম কোম্পানী'য়ে এখন স্মাৰকপত্রও প্রদান কৰিছিল।

মিলচ্ৰ পৰামর্শ তথা উদ্যোগিক শ্রেণীয়ে আগবঢ়োৱা প্রস্তাৱৰ ভিত্তিত ভাপশক্তিচালিত বাহনৰ নাটনি সত্বেও বংগদেশৰ ঔপনিবেশিক চৰকাৰ ব্রহ্মপুত্র নদীত চলাচল কৰিবলৈ কলিকতাৰপৰা ডিব্রুগড়লৈ তিনিখন ভাপশক্তিচালিত বাহন প্রেৰণ কৰিবলৈ বাধ্য হৈছিল। ১৮৫৫ চনৰ মার্চ মাহৰ পৰা মেঘনা, যমুনা আৰু থেমছ নামৰ তিনিখন ভাপশক্তিচালিত বাহন গংগা নদীৰ পৰিৱর্তে ব্রহ্মপুত্র নদীত পৰিবহণ কৰিবৰ বাবে প্রেৰণ কৰা হৈছিল। এই বাহনসমূহ ডিব্রুগড়লৈ চলাচল কৰিছিল কিন্তু ক্ষুদ্র আকাৰৰ হোৱাৰ বাবে সীমিত সামগ্রীহে পৰিবহণ কৰিব পাৰিছিল। জৰুৰীকালীন অৱস্থাত এই বাহনসমূহৰ অসমৰপৰা লৈ যোৱা হৈছিল। সেই শক্তি অসমত ভাপশক্তিচালিত পৰিবহণ ব্যৱস্থা অনিয়মীয়া আছিল।

কলিকতা আৰু উজনি অসমৰ মাজত নিয়মীয়াভাৱে ভাপশক্তিচালিত বাহনৰ চলাচল প্রৱর্তন কৰাৰ উদ্দেশ্যেৰে ১৮৫৮ চনত 'ইণ্ডিয়ান জেনেৰেল স্তীম নেভিগেচন কোম্পানী (Indian

General Steam Navigation Company) নামৰ এটা সংযুক্ত প্ৰতিষ্ঠান (Joint Stock Navigation Company) গঠন কৰা হৈছিল। 'ৰিভাৰ ষ্টীম নেভিগেচন কোম্পানী (River Steam Navigation Company) নামৰ এক প্ৰতিষ্ঠানৰ সহযোগত উক্ত প্ৰতিষ্ঠানে ১৮৬০ চনৰ জুলাই মাহৰপৰা প্ৰত্যেক ছয় সপ্তাহত দুখনকৈ বাহন চলাচল কৰিবলৈ আৰম্ভ কৰিছিল। চৰকাৰী ভাপশক্তি চালিত বাহনসমূহে যি হাৰত চৰকাৰী খনিসমূহৰ পৰা কয়লা ক্ৰয় কৰিছিল সেই একেই হাৰতে চৰকাৰী খনিসমূহৰপৰা কয়লা ক্ৰয় কৰিবলৈ এই নতুনকৈ চলাচল কৰা বাহনদুখনকো অনুমতি প্ৰদান কৰা হৈছিল।

ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ নিয়মীয়া চলাচলৰ ফলস্বৰূপে সামগ্ৰী তথা যাত্ৰীসকলৰ যাতায়ত বৃদ্ধি পাবলৈ ধৰিছিল। কিন্তু এই যাতায়ত ব্যৱস্থা ব্যয়বহুল আছিল। কলিকতাৰ পৰা গৌহাটিলৈ এটা টিকটৰ মূল্য আছিল ১৫০ টকা আৰু প্ৰতি এক বৰ্গফুট সামগ্ৰীৰ ওজনৰ মূল্য আছিল ১ টকা। এই বাহনসমূহে নিৰ্ধাৰিত সময়মতে চলাচল কৰা নাছিল তথা বন্দৰসমূহৰ পৰা যাত্ৰা আৰম্ভ কৰাত যথেষ্ঠ পলম কৰিছিল তথা বন্দৰসমূহৰ পৰা যাত্ৰা আৰম্ভ কৰাত যথেষ্ঠ পলম কৰিছিল। ইয়াৰ উপৰিও এই বাহনসমূহ বৃহৎ পৰিমাণৰ সামগ্ৰী কঢ়িয়াই নিবৰ বাবে অপাৰগ আছিল। সেই গতিকে অসমৰ বাণিজ্যৰ এক বৃহৎ অংশৰ সামগ্ৰীৰ সৰবৰাহ দেশীয়া নাৱেৰে কৰা হৈছিল।

এই অৱস্থাৰ উন্নতি সাধন কৰিবৰ বাবে ১৮৭৩ চনত তদানীতন্ত বংগৰ লেফ্‌টেন্ড গৱৰ্ণৰ জৰ্জ কেমবেল (Geroge Campbell) গোনালুওো আৰু অসমৰ মাজত ভাপশক্তিচালিত বাহনৰ চলাচল আৰম্ভ কৰিবলৈ তথা এই সেৱা নিয়মীয়াকৈ চলাই নিবৰ বাবে ভাপশক্তিচালিত বাহন চলোৱা প্ৰতিষ্ঠান সমূহক চৰকাৰী ৰাজসাহার্য্য প্ৰদান কৰিবলৈ ভাৰত চৰকাৰক অনুৰোধ কৰিছিল। তদানীন্ত অসমৰ আয়ুক্ত হোপকিনচনেও (Hopkinson) এই প্ৰস্তাৱ সমৰ্থন কৰিছিল যিহেতু তেওঁৰ মতে অসমৰ উন্নতিৰ বাবে ই আৱশ্যক আছিল। কিন্তু তেওঁ গোৱালুওোৱপৰা ডিব্ৰুগড়লৈ প্ৰতি সপ্তাহৰ এখন ভাপশক্তিচালিত বাহনৰ চলাচল বেচৰকাৰী প্ৰতিষ্ঠানৰ পৰিবৰ্তে চৰকাৰী উদ্যোগত হোৱাটো বিচাৰিছিল।

১৮৭৪ চনত অসমৰ নৱ-নিযুক্ত মুখ্য আয়ুক্ত আৰ,এইচ.,কিচিঞ্জে (R.H.Kcatinge) চৰকাৰী পৃষ্ঠপোষকতাত কলিকতাৰ পৰা উজনি অসমলৈ এক দ্ৰুতবেগী জলপৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ প্ৰৱৰ্তনত গুৰুত্বপূৰ্ণ কৰিছিল। কিয়নো তেওঁৰ মতে এনে ব্যৱস্থাই যাতায়তক সুলভ তথা কাৰ্যদক্ষ কৰিব। এনে অৱস্থাৰ পৰিপ্ৰেক্ষিতত ভাৰত চৰকাৰে অসমত ভাপশক্তিচালিত পৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ উন্নতিৰ বাবে পৰামৰ্শ দিছিল। এইক্ষেত্ৰত আগভাগ লোৱা ভাপশক্তিচালিত বাহনৰ চলাচল কৰা প্ৰতিষ্ঠানসমূহক চৰকাৰী ৰাজসাহার্য্য প্ৰদান কৰিবলেও এই কমিটিয়ে পৰামৰ্শ দিছিল।

তথাপিও ধনৰ অভাৱত চৰকাৰে উক্ত কমিটিয়ে দিয়া পৰামৰ্শসমূহ কার্য্যকৰী কৰিবলৈ ব্যৰ্থ হৈছিল আৰু সেইবাবে তদানীতন্ত জল পৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ কোনো পৰিবৰ্তন হোৱা নাছিল। ১৮৭৭ চনৰ মে মাহত কিটিঞ্জে জলপৰিবহণ আৰু মালবাহী সেৱাৰ পৃথকীকৰণ কৰিবলৈ

প্রস্তাৱ আগবঢ়াইছিল, যদিও এই প্রস্তাৱ কার্য্যকৰী কাৰ নহ'ল। তাৰ পিছত ১৮৮৩ চনত ডিব্রুগড় আৰু ধুবুৰীৰ মাজত চৰকাৰী ৰাজসাহায্যৰ সহায়ত দৈনিক ডাক পৰিবহণ (Daily Mail service) ব্যৱস্থাৰ প্ৰৱৰ্তনৰ বাবে অসম চৰকাৰে 'ইণ্ডিয়ান জেনেৰেল ষ্টীম নেভিগেচন কোম্পানী আৰু 'ৰিভাৰ ষ্টীম নেভিগেচন কোম্পানী'ৰ লগত এক চুক্তি স্বাক্ষৰ কৰিছিল। তাৰ পিছত ১৮৮৫ চনত মালপৰিবাহী সেৱা (despatch service) আৰম্ভ কৰা হৈছিল যাৰ ফলত গোৱালুণ্ডো আৰু উজনি অসমৰ মাজত সামগ্ৰীৰ পৰিবহণত সুবিধা হৈছিল। ইতিমধ্যে ধুবুৰী আৰু গোৱালুণ্ডোৰ ভাপশক্তিচালিত বাহনৰ বন্দৰ সমূহক সংলগ্ন কৰি ৰেলপথ নিৰ্মাণ কৰা হৈছিল।

● ৰেল পৰিবহণ

যাত্ৰী তথা সামগ্ৰীসমূহৰ অসমৰপৰা অন্য ঠাইলৈ ক্ষীপ্ৰ আৰু সুচল পৰিবহণ কৰাৰ দাবী স্থল আৰু জল পৰিবহণ ব্যৱস্থাই পূৰণ কৰিবলৈ ব্যৰ্থ হোৱাত এই সমস্যাৰ সমাধান হেতু অসমত ৰেল পৰিবহণ ব্যৱস্থাৰ আৰম্ভণি কৰাটো অতি প্ৰয়োজনীয় হৈ পৰিছিল।

১৮৬০ ৰ দশকৰ সময়ছোৱাত অসমত ৰেল পৰিবহণৰ আৰম্ভণি হোৱা পৰিলক্ষিত হয়। ১৮৬২ চনৰ কলিকতাৰ পৰা পৰা দাহালৈ এটি ৰেলপথ স্থাপন কৰা হৈছিল আৰু এই পথটি ১৮৬৪ চনত গোনালুণ্ডোলৈ প্ৰসাৰিত কৰা হৈছিল।

কিন্তু উল্লেখযোগ্য যে ১৮৭০ ৰ দশকত অসমৰ সেই সময়ৰ আয়ুক্ত হোপকিনচন অসমত ৰেল পৰিবহণ প্ৰসাৰৰ পৰিপন্থী আছিল কিন্তু চাহখেতিৰ প্ৰসাৰ তথা তেল আৰু কয়লাৰ খনন আৰু সংগ্ৰহৰ বাবে উজনি অসমত ৰেল পৰিবহণৰ সূচনা কৰাটো আৱশ্যকীয় হৈ পৰিছিল। এই ক্ষেত্ৰত 'আসাম ৰেলৱে এণ্ড ট্ৰেডিং কোম্পানী (Assam Railway and Trading Company) ৰ সঞ্চালক ড° জন বেৰি হোৱাইটে আগভাগ লৈছিল।

১৮৭৮ চনত ড° জন বেৰি হোৱাইটে সেই সময়ৰ অসমৰ মুখ্য আয়ুক্ত ষ্টুৱার্ড বেইলিক (steuart Bayley) ডিব্রুগড় ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ বন্দৰলৈকে (Steamer port) যাতায়ত ব্যৱস্থাৰ উন্নতি কৰিবলৈ অনুৰোধ কৰিছিল কাৰণ এই অঞ্চলৰ স্থলপথ সমূহৰ অৱস্থা শোচনীয় আছিল। বেইলিয়ে নিজেই ডিব্রুগড়লৈ গৈছিল তথা অৱস্থা শোচনীয় আছিল। বেইলিয়ে নিজেই ডিব্রুগড়লৈ এক মিটাৰ গজ ৰেলপথ নিৰ্মাণৰ বাবে প্ৰস্তাৱ আগবঢ়াইছিল য'ত চৰকাৰী ৰাজসাহার্য্য প্ৰদানৰ কথাও উল্লেখ আছিল। এই প্ৰস্তাৱ ভাৰত চৰকাৰে গ্ৰহণ কৰিছিল আৰু এই নিৰ্মাণৰ বাবে এক লাখ টকাৰ ৰাজসাহার্য্য মঞ্জুৰ কৰিছিল।

উক্ত ৰেলপথটি নিৰ্মাণ কৰিবলৈ ১৮৮০ চনত নিৰীক্ষণ কৰা হৈছিল আৰু ১৮৮২ চনত ৰেল, ৰেলৰ ইঞ্জিন ইত্যাদি ইংলেণ্ডৰ পৰা ডিব্রুগড়লৈ প্ৰেৰণ কৰা হৈছিল। ইয়াৰ পিছত ১৮৮২ চনত পাইলা মে'ত ডিব্রুগড়ৰ ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ বন্দৰৰ পৰা জয়পুৰলৈকে প্ৰথমটো মিটাৰগজ ৰেলপথ স্থাপন কৰা হৈছিল আৰু বছৰৰ শেষলৈকে এই পথটি চাবুৱালৈকে সম্প্ৰসাৰণ কৰা হৈছিল। ১৮৮৪ চনৰ ভিতৰত উজনি অসমৰ কয়লা খনি থকা অঞ্চলসমূহ

ৰেলপথেৰে সংযোগ কৰা হৈছিল।

যোৰহাট প্ৰাদেশিক ৰেল পৰিবহণে ১৮৮৫ চনত মৰিয়নি আৰু তিতাবৰ চাব বাগিচাসমূহ কোকিলামুখ নদী বন্দৰৰ লগত সংলগ্ন কৰিছিল। সেই একেই বছৰতে তেজপুৰ বালিপাৰা ৰেলপথে দৰং জিলাত থকা চাহ বাগিচাসমূহ তেজপুৰ বন্দৰৰ লগত সংলগ্ন কৰিছিল। এই সকলোবোৰ ৰেলপথ, ১৮৮১ চনৰ ৩০ জুলাইত প্ৰতিষ্ঠা হোৱা 'আসাম ৰেলৰে কোম্পানী (Assam Railway Company) নামৰ প্ৰতিষ্ঠানটোৰে নিৰ্মাণ কৰিছিল আৰু এই প্ৰতিষ্ঠানটো 'আসাম ৰেলৰে এণ্ড ট্ৰেডিং কোম্পানী' নামৰ প্ৰতিষ্ঠানটোৰ এটা উপশাখা আছিল।

পূৰ্ব বংগ আৰু অসমৰ মাজত বাণিজ্যিক যোগাযোগ বৃদ্ধি কৰিবৰ উদ্দেশ্যেৰে ১৮৯২ চনত 'আহোম বেংগল ৰেলৰে কোম্পানী' নামৰ প্ৰতিষ্ঠানটো প্ৰতিষ্ঠা কৰা হৈছিল। এই উদ্দেশ্য কাৰ্য্যকৰী কৰিবলৈ বৰাক উপত্যকাৰ জৰিয়তে অসমক ভাৰতৰ অন্যান্য অঞ্চলৰ লগত সংলগ্ন কৰিবলৈ ভিন্ন পদক্ষেপ গ্ৰহণ কৰা হৈছিল। ১৮৯৫ চনৰ ভিতৰত 'আসা বেংগল ' ৰেলখনৰ চিট্টাগঙৰ পৰা বদৰপুৰ লামডিং অংশটা পাহাৰীয়া অঞ্চলৰ মাজেৰে যোৱাৰ বাবে ইয়াৰ নিৰ্মাণকাৰ্য্য সম্পূৰ্ণ হৈছিল। বদৰপুৰ -লামডিং ৰেলপথটোৰে অসমক চিট্টাগং বন্দৰৰ লগত সংলগ্ন কৰিছিল। অসম-বেংগল ৰেলপথৰ গৌহাটী-যমুনামুখ অংশটো ১৮৯৭ চনত মুকলি কৰি দিয়া হৈছিল আৰু এই পথৰ নিৰ্মাণকাৰ্য্য ১৯০৩ চনত সম্পূৰ্ণ কৰা হৈছিল।

পূৰ্ব বংগৰ ৰাজশ্বাহী আৰু যমুনা খণ্ডটিক সেৱা আগবঢ়োৱাৰ উদ্দেশ্যেৰে ১৮৪৭ চনত 'ইষ্ট বেংগল ৰেলৰে কোম্পানী (East Bengal Railway Company) নামৰ এটা প্ৰতিষ্ঠান গঠন কৰা হৈছিল। ১৯০২ চনত প্ৰতিষ্ঠানটোৰে পাৰ্ব্বতীপুৰৰ পৰা ধুবুৰীলৈকে এটা মিটাৰগজ ৰেলপথ নিৰ্মাণ কৰিছিল। এই ৰেলপথটোৰ গোলকগঞ্জৰ পৰা ধুবুৰীলৈ থকা অংশটো ব্ৰহ্মপুত্ৰ নদীৰ উত্তৰ পাৰেদি যোৱা সবাটোকৈ পুৰণি মিটাৰগজ ৰেলপথ আছিল। এই পথটো ব্ৰহ্মপুত্ৰৰ উত্তৰ পাৰেদি আমিনগাওঁ আৰু বালিপাৰালৈ ক্ৰমে ১৯০৯ আৰু ১৯৩২ চনত সময়ছোৱাত পাণ্ডুৰ পৰা শ্বিলঙলৈ এটা মিটাৰগজ ৰেলপথ নিৰ্মাণ কৰিবৰ বাবে 'ইষ্ট-বেংগল ৰেলৰে কোম্পানী' নামৰ প্ৰতিষ্ঠানটোৰে এক নিৰীক্ষণ কৰিছিল। কিন্তু অৰ্থনৈতিক দিশৰ প্ৰতি লক্ষ্য ৰাখি এই প্ৰচেষ্টা কেতিয়াও বাস্তৱত কাৰ্য্যকৰী কৰা হোৱা নাছিল।

১৯২০ চনত শিলঘাট-চাপৰমুখ ৰেলপথ নিৰ্মাণ কৰা হৈছিল এই ৰেলপথ নিৰ্মাণ কৰা হৈছিল এই ৰেলপথৰ শাখা পথ এটি সেনচোৱাৰ পৰা মৈৰাবাৰীলৈ ১৯৩০ চনৰ জানুৱাৰী মাহত 'আসাম বেংগল ৰেলৰে কোম্পানী' 'আৰু 'ইষ্ট বেংগল ৰেলৰে কোম্পানী' নামৰ প্ৰতিষ্ঠান দুটা একত্ৰিত হৈ 'বেংগল আসমা ৰেলৰে কোম্পানী' নামৰ প্ৰতিষ্ঠানটো গঠন কৰিছিল। এই নতুন প্ৰতিষ্ঠানটোৰে পাৰ্বতীপুৰ-ধুবুৰী ৰেলপথটো তিনিচুকীয়ালৈ প্ৰসাৰিত কৰিছিল। এনেদৰেই ক'ব পাৰি যে ঔপনিবেশিক কালত অসমত ৰেল পৰিবহনৰ এক উল্লেখযোগ্য বিকাশ হৈছিল।

অগ্রগতি নিৰীক্ষণ



তলৰ প্ৰশ্নসমুহৰ উত্তৰ লিখক ঃ

প্ৰশ্ন নং ১ঃ অসমৰ দুটা পৰম্পৰাগত উদ্যোগৰ নাম লিখক ?

.....

প্ৰশ্ন নং ২ঃ ঔপনিবেশিক অসমত কোন চনত গড়কাপ্তানি বিভাগ স্থাপন কৰা হৈছিল ?

.....

প্ৰশ্ন নং ৩ঃ কোন চনত ইণ্ডিয়ান জেনেৰেল ষ্টীম নেভিগেচন কোম্পানী' নামৰ প্ৰতিষ্ঠানটো গঠন কৰা হৈছিল ?

.....

প্ৰশ্ন নং ৪ঃ অসমৰ কোনজন আয়ুক্ত অসমত ৰেল পৰিবহণ প্ৰসাৰৰ পৰিপন্থী আছিল ?

.....

১২.৫ বাণিজ্য

ইংৰাজসকলৰ আগমনৰ পূৰ্বে অসমত বাণিজ্য স্থানীয়ভাৱে উৎপন্ন সামগ্ৰীৰ লগত বিদেশী সামগ্ৰী বিশেষকৈ নিমখৰ বিনিয়মৰ সীমাবদ্ধ আছিল। আহোমসকলে অসমৰ বাণিজ্য আৰু ব্যৱসায়ৰ ওপৰত কঠোৰ নিয়ন্ত্ৰণ ৰাখিছিল। বিশেষকৈ বাহ্যিক আৰু সীমান্তৱৰ্তী বাণিজ্যৰ ওপৰত। অসম অধিগ্ৰহণ কৰাৰ পিছত এক বাণিজ্যিক প্ৰতিষ্ঠান হিচাপে ইংলিচ ইষ্ট ইণ্ডিয়া কোম্পানীয়ে (English East Indian Company) অসমত বাণিজ্যৰ প্ৰসাৰ আৰু বিস্তাৰৰ বাবে যত্নপৰ হৈছিল। আভ্যন্তৰীণ বহিঃবাণিজ্যৰ আৰু আৰু বিস্তাৰৰ বাবে যত্নপৰ হৈছিল। আভ্যন্তৰীণ বহিঃ বাণিজ্য আৰু সীমান্তৱৰ্তী বাণিজ্যৰ বিকাশ কৰিবৰ বাবে প্ৰচেষ্টা হাতত হৈছিল।

- **আভ্যন্তৰীণ বাণিজ্য ঃ** ঔপনিবেশিক শাসনৰ আৰম্ভণিৰ সময়ছোৱত অসমত আভ্যন্তৰীণ বাণিজ্যৰ কোনো নিৰ্ধাৰিত ব্যৱস্থা নাছিল। কৃষক তথা শিল্পীসকলে প্ৰায়েই তেওঁলোকৰ ৰাহি হোৱা উৎপাদিত সামগ্ৰীসমূহ স্থানীয় বজাৰত বিক্ৰি কৰিছিল। কিন্তু ঔপনিবেশিক শাসনৰ প্ৰাকমূহূৰ্তত অসমৰ বিশৃংখল পৰিস্থিতিৰ পৰিপ্ৰেক্ষিতত এই বজাৰসমূহৰ অৱস্থা সন্তোষজনক নাছিল।

  সেয়েহে ঔপনিবেশিক শাসকসকলে অসমৰ আভ্যন্তৰীণ বাণিজ্য নিয়ন্ত্ৰণ কৰিবলৈ চেষ্টা কৰিছিল। আভ্যন্তৰীণ বাণিজ্য মুক্ত আৰু নিকাভাৱে পৰিচালনা কৰিবলৈ তেওঁলোকে বাধাসমূহ দূৰ কৰিছিল। ওচৰ-চুবুৰীয়া পাহাৰীয়া

জনজাতি যেনে গাৰো, নগা, ইত্যাদিক কিছুমান নির্দিষ্ট নীতি-নিয়মৰ মাজেৰে ভৈয়ামৰ লোসকলৰ লগত বাণিজ্য কৰিবলৈ অনুমতি দিয়া হৈছিল।

আভ্যন্তৰীণ বিশৃংখলতা তথা মানসকলৰ আগ্রাসনৰ সময়ত ধ্বংসপ্রাপ্ত হোৱা সাপ্তাহিক আৰু পযেকীয়া বজাৰ (হাট) সমূহৰ পুনৰ গঠন কৰা হৈছিল। সর্বোচ্চ দাক্ দিয়োটাজনক হাটসমূহ বিক্রি কৰা হৈছিল আৰু তাৰেপৰা সংগৃহীত কৰ-কাটলৰ এটা অংশ চৰকাৰী কোষাগাৰত জমা দিয়া হৈছিল। ইয়াৰ উপৰিও বিভিন্ন মেলাসমূহত পাহাৰ-ভৈয়ামৰ লোকসকলে তেওঁলোকৰ সামগ্রীসমূহ বিক্রি কৰিবৰ বাবে মিলিত হৈছিল। কিছুমান বিশেষ শস্য যেনে মৰাপাট, ৰবৰ ইত্যাদিৰ বিক্রি কৰিবৰ বাবে কিছুমান নির্দিষ্ট অঞ্চলত কিছুমান বিশেষ বজাৰও বহিছিল।

এই বজাৰসমূহত অতীতৰ বিনিময় ব্যৱস্থাৰ পৰিবর্তে মুদ্রাৰ মাধ্যমেৰে লেনেদেন কৰা হৈছিল। এই মুদ্রাৰ প্রচলনে অসমৰ বজাৰ সমূহক কেঁএঞ (মাৰোৱাৰী মহাজন) আৰু বেপাৰী (বঙালী ব্যৱসায়ী) সকলৰ আগমণৰ পথ প্রসস্ত কৰিছিল আৰু লাহে লাহে তেওঁলোকে অসমৰ আভ্যন্তৰীণ বাণিজ্যিক নিয়ন্ত্রিত কৰিবলৈ আৰম্ভ কৰিছিল। কেঁএঞসকলে লাহে লাহে অসমৰ প্রায় সকলো ক্ষেত্রতে নিজৰ প্রভূত স্থাপন কৰিছিল আৰু বজাৰসমূহত তেওঁলোকে নিজৰ দোকান স্থাপন কৰিছিল যাক স্থানীয়ভাৱে 'গোলা' () বুলি কোৱা হৈছিল। এই গোলাসমূহ আভ্যন্তৰীণ বাণিজ্যৰ মুখ্য কেন্দ্র হৈ পৰিছিল।

- **বহিঃ বাণিজ্য ঃ** মধ্যযুগত আহোমসকলৰ অধীনত অসমে এক সুকীয়া ৰাজনৈতিক অৱস্থিত গ্রহণ কৰিছিল আৰু বংগৰ জৰিয়তে ভাৰতীয় তথা ইউৰোপীয় ব্যৱসায়ীসকলৰ লগত বহিঃবাণিজ্যিক সম্পর্ক বজাই ৰাখিছিল। এই বাণিজ্যিক সম্পর্কক 'বংগৰ লগত বাণিজ্য' (Bengle trade) বুলি উল্লেখ কৰা হয়। ইয়াৰ উপৰিও ওচৰ-চুবুৰীয়া বিদেশী ৰাষ্ট্র যেনে ভূটান আৰু তিতাবৰ লগতো অসংৰ বাণিজ্যিক সম্পর্ক আছিল।
- **বংগৰ লগত বাণিজ্য ঃ** গোৱালপাৰাৰ কাষত ব্রহ্মপুত্র বংগৰ অসমৰ বাণিজ্যিক নিয়ন্ত্রিত কৰিবৰ বাবে পূর্বত কান্দাহাৰ অথবা হাদিৰাচকীত শুল্ক সংগ্রহ চকী (custom gate) আছিল। এই চকীখন বংগৰ ঔপনিবেশিক চৰকাৰৰ নিয়ন্ত্রনলৈ অনা হৈছিল আৰু ৰপ্তানি তথা আমদানি শুল্ক সংগ্রহ কৰিবৰ বাবে সেই শুল্ক সংগ্রহ চকীত শুল্ক সংগ্রহকাৰী বিষয়া নিয়োগ কৰা হৈছিল। কিন্তু ১৮৩৩ চনৰ চনদ আই ন প্রকাশ হোৱাৰ পিছত কান্দাহাৰ বা হাদিৰাচকীৰ শুল্ক সংগ্রহ চকী ৰদ্ কৰি বংগৰ সৈতে অসমৰ মুক্ত বাণিজ্যিক সম্পর্ক স্থাপন কৰা হৈছিল। কাৰণ ১৮৩৩ চনৰ চনদ আইনে মুক্ত বাণিজ্য নীতিৰ পোষকতা কৰিছিল।

বংগৰ লগত অসমৰ বাণিজ্যৰ এক শুদ্ধ মূল্যাংকন কৰি বাবে ১৮৭৭

চনৰপৰা পঞ্জীয়ন ব্যৱস্থাৰ আৰম্ভণি কৰা হৈছিল। বংগৰ সৈতে অসমৰ বাণিজ্য পঞ্জীয়ন কৰিবৰ বাবে দুটা স্থানৰ নির্বাচন কৰা হৈছিল, ব্রহ্মপুত্র উপত্যকাৰ বাবে ধুবুৰীত আৰু সুৰমা উপত্যকাৰ বাবে ভৈৰৱ বজাৰ, বংগৰ জৰিয়তে অসমৰ পৰা ৰপ্তানি, মৰাপাট, ৰবৰ, লা, ইত্যাদি আৰু আমদানি কৰা প্রধান সামগ্রীসমূহ আছিল সূতা, বিদেশী, কাপোৰ, কপাহী কাপোৰ, আফিং, নিমখ, লোহা আৰু তীখাৰে নির্মিত সা-সামগ্রী, যন্ত্র-পাতি ইত্যাদি।

- **ভূটানৰ লগত বাণিজ্য ঃ** ভূটীয়াসকল (ভূটানৰ লোকসকল) অসমলৈ বিভিন্ন পথেৰে আহিছিল। এই পথসমূহৰ ভিতৰত উল্লেখযোগ্য আছিল বিজনী, সিদ্রি, ৰিপু আৰু গোমা পথ। ঔপনিবেশিক কালত ভূটীয়াসকলে অসমৰ গোৱালপাৰা, কামৰূপ আৰু দৰং জিলাৰ লগত বাণিজ্যিক লেনেদেন কৰিছিল। পূর্বতে অসম- ভূটানৰ মাজত বাণিজ্য প্রধানকৈ ওদাৰগুৰি, ঘগ্রাপাৰ আৰু দৈমাৰা মেলাৰ জৰিয়তে কৰা হৈছিল। যিহেতু এই অঞ্চলকেইটা অসম-ভূটান সীমান্ত কাষৰীয়া আছিল।

  ঔপনিবেশিক কালত কামৰূপ জিলাত অৱস্থিত দৰংগা আৰু সুবলখাতা নামৰ গিত্তিপথ দুটা ভূটানৰ লগত অসমৰ বাণিজ্যিক সম্পর্ক স্থাপন কৰিবৰ বাবে সন্ধান কৰি উলিওৱা হৈছিল। কম্বল, ঘোঁৰাৰ পোৱালি, কাঠ, মম, নিমখ, ৰবৰ , লা, ইত্যাদি সামগ্রী (বিশেষকৈ কপাহী কাপোৰ, ৰেচমী কাপোৰ, কাঁহেৰে নির্মিত সামগ্রী (বিশেষকৈ তাল), লোহা ইত্যাদি সামগ্রী অসমৰ পৰা ভূটামৰ ৰপ্তানি কৰা হৈছিল।

- **তিব্বতৰ লগত বাণিজ্য ঃ** অসম আৰু ন্দ্রতব্বতৰ মাজত বাণিজ্য প্রধানকৈ ভূটান আৰু টাৱাঙৰ মাজেৰে যোৱা ধনশিৰি তথা ওদাৰগুৰিৰ গিৰিপথেৰে কৰা হৈছিল। ওদাৰগুৰিত অনুষ্ঠিত বার্ষিক মেলাত তিব্বতীসকলে (তিব্বতৰ লোকসকলে) বাণিজ্যৰ সম্পর্ক স্থাপন কৰাৰ ক্ষেত্রত অসমৰ জানজাতিসকলে মধ্যস্থতাকাৰীৰ ভূমিকা পালন কৰিছিল। সামগ্রীৰ আদান-প্রদান জৰিয়তে বাণিজ্যিক লেনদেন কৰাতো পৰম্পৰাগত প্রথা আছিল।

  তিব্বতৰ বজাৰসমূহত বিদেশী কাপোৰ, বিভিন্ন ৰঙীণ কাপোৰ, ধাতু ভাৰতীয় নীল, ধপাত, নিমখ, চাহপাত, ধান, ৰেচমত সামগ্রী ইত্যাদিৰ এক বৃহৎ চাহিদা আছিল আৰু সেয়েহে তিব্বতী ব্যৱসায়ীসকলে এই সামগ্রীসকলে এই সামগ্রীৰ এক বৃহৎ চাহিদা আছিল আৰু সেয়েহে ব্যৱসায়ীসকলে এই সামগ্রীসমূহ তিব্বতলৈ আমদানি কৰিছিল। তাৰ বিনিময়ত তেওঁলোক সোম, ৰূপ, বিভিন্ন খনিজ পদার্থ, জন্তুৰ ছাঁল, নোম, ছাগলীৰ ঊল, ইত্যাদি সামগ্রী অসমৰ তথা অসমৰ যোগেদি ভাৰতৰ অন্যান্য অঞ্চললৈ ৰপ্তানি কৰিছিল। বার্ষিক মেলাৰ উপৰিও শদিয়া, উত্তৰ লক্ষীমপুৰ, তেজপুৰ, মার্ঘেৰিটা ইত্যাদি

ঠাইত থকা বিভিন্ন বাণিজ্যিক কেন্দ্র তথা সাপ্তাহিক বজাৰলৈও তিব্বতীসকলে বাণিজ্যিক লেনেদেনৰ বাবে আহিছিল।

- **সীমান্তৱর্তী বাণিজ্য ঃ** অসমৰ পাহাৰ আৰু ভৈয়ামত লোকসকলৰ মাজত নিয়মীয়াভাৱে অহা-যোৱা আছিল। খাদ্য সামগ্রী তথা প্রয়োজনীয় সামগ্রীৰ বাবে পাহাৰৰ বাসিন্দাসকল তেওঁলোকৰ ওচৰ-চুবুৰীয়া ভৈয়ামৰ লোকসকলৰ ওপৰত নির্ভৰশীল আছিল। মণিপুৰী, আবৰ, ডফলা, মিচিমি, খামতি, নগা ইত্যাদি জনজাতিৰ লগত অসমৰ বাণিজ্যক সম্পর্ক আছিল এই বাণিজ্যিক সামূহিয়াভাৱে 'সীমান্তৱর্তী বাণিজ্য' বুলি উল্লেখ কৰা হয়।

  অসম আৰু মণিপুৰৰ মাজত বাণিজ্যিক লেনদেন কাছাৰ আৰু ক'হিমাৰ মাজেৰে যোৱা পথেৰে কৰা হৈছিল। কাছাৰ পথেৰে প্রধানকৈ কাঠ আৰু ভাঁব আমদানি কৰা হৈছিল। অসমলৈ প্রধানকৈ আমদানি কৰা সামগ্রীসমূহ আছিল কাঠ, বাঁহ, ধান আৰু গৰু। আনহাতে অসমৰ পৰা ৰপ্তানি কৰা প্রধান সামগ্রীসমূহ আছিল কপাহী সূতা আৰু কাপো�ৰ, শুদ্র সামগ্রী, তামোল তথা কেৰাচিন তেল।

  বজাৰৰ উপৰিও বিভিন্ন ভৈয়ামৰ লোকসকলে পাহাৰৰ লোকসকলক লগ পাইছিল। তেনে এখন মেলা আছিল প্রতি বছৰে ফেব্রুৱাৰী মাহত শদিয়াত অনুষ্ঠিত হোৱা মেলখনে। এইখন মেলাত প্রধানকৈ আবৰ, মিচিমি, খামতি আৰু নগাসকল বাণিজ্য কৰিবলৈ আহিছিল য'ত তেওঁলোক ৰবৰ, মম, মুখা, জাংফাই, হাতীদাঁত, গড়ৰ শিং ইত্যাদি বিক্রি কৰিছিল আৰু তাৰ বিনিময়ত এৰি কাপোৰ, বহন কাপোৰ আফিং, তীখাৰে নির্মিত বাচন, পিতলৰে নির্মিত বাচন-বর্তন মণি মুকুতা ইত্যাদি গ্রহণ কৰিছিল।

  পাহাৰীয়া জনজাতিসকলৰ লগত অসমৰ সীমান্তৱর্তী বাণিজ্যিক এক শক্তিশালী ৰূপত প্রতিষ্ঠা কৰিবলৈ, ঔপনিবেশিক চৰকাৰে পাহাৰৰ নামনি অংশত অৱস্থিত পৰম্পৰাগত বজাৰসমূহৰ ওপৰত তেওঁলোকৰ (ঔপনিবেশিক চৰকাৰৰ) নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠা কৰিবলৈ যত্ন কৰিছিল। তাৰ পিছত পর্য্যায়ক্রমে ঔপনিবেশিক চৰকাৰে জনজাতিসমূহক তেওঁলোকৰ অধীনলৈ আনিছিল।

১২.৬ বজাৰ আৰু ব্যৱসায় ঃ

বাণিজ্যৰ বিষয়ে উপৰোক্ত উপ-অংশ কেইটাত আমি ইতিমধ্যে আলোচনা কৰিছো যে কিদৰে আভ্যন্তৰীণ, বহিঃ বাণিজ্য আৰু সীমান্তৱর্তী বাণিজ্য ভিন্ন পর্য্যায়ত কৰা হৈছিল আৰু সীমান্তৱতী বাণিজ্য ভিন্ন পর্য্যায়ত কৰা হৈছিল য'ত বজাৰসমূহে ব্যৱসায়িক লেনদেন কৰা হয়। ইতিমধ্যে উল্লেখ কৰা হৈছে যে অসমৰ পাহাৰ ভৈয়াম

তথা বাহিৰৰ পৰা লোকসকল বজাৰত বিভিন্ন সামগ্ৰী বিক্ৰি তথা ক্ৰয় কৰিবলৈ আহিছিল।

অসমৰ প্ৰতিখন মুফচিল চহৰ বা সহদ স্থানত ঔপনিবেশিক চৰকাৰে ব্যৱস্থাৰ প্ৰচলন আছিল। কিন্তু ইতিমধ্যে উল্লেখ কৰাৰ দৰে প্ৰাক-ঔপনিবেশিক কালৰ বিশৃংখল অৱস্থাই প্ৰাচীন বহুতো বজাৰ ধ্বংস কৰিছিল আৰু ফলস্বৰূপে প্ৰদেশৰ বাণিজ্য তথা ব্যৱসায় বাধাগ্ৰস্ত হৈছিল। সেয়েহে প্ৰাচীন বজাৰ সমূহ পুনঃ গঠন কৰি তথা প্ৰয়োজন সাপেক্ষে নতুন বজাৰ স্থাপন কৰি ঔপনিবেশকি চৰকাৰে অসমৰ সম্পূৰ্ণ বজাৰ ব্যৱস্থা পুনৰ সংগঠিত কৰিবলগীয়া হৈছিল।

অসমৰ প্ৰতিখন মুফচিল্ চহৰ বা সদৰ স্থানত ঔপনিবেশিক চৰকাৰে বজাৰ (হাট) আৰু মেলা স্থাপন কৰিছিল য'ত ওচৰ-চুবুৰীয়া গাওঁ সমূহৰপৰা লোকসকল ব্যৱসায়িক লেনদেনৰ বাবে আহিছিল। উদাহৰণ স্বৰূপে, ১৮৮১-৮২ চনত শিৱসাগৰ তথা নগাওঁ জিলাত ক্ৰমে ৪ খন আৰু ৭ খনকৈ হাট আছিল। ১৮৯১ চনৰ লোকপিয়ল (census) মতে চিলেট জিলাত ৩১৩ খন কাছাৰ জিলাত ১৮৮ খন তথা গোৱালপাৰা জিলাত ১১০ খন হাট বা বজাৰ আছিল।

কিন্তু বজাৰ তথা মেলাসমূহত হোৱা ব্যৱসায়িক লেনদেনত বহিঃৰাজ্যৰ ব্যৱসায়িক শ্ৰেণীৰ ক্ৰমান্বয়ে বাঢ়ি অহা আধিপত্য পৰিলক্ষিত হয়। এই ব্যৱসায়িক শ্ৰেণীটো কেঁএগ তথা বেপাৰীসকলক লৈ গঠিত হৈছিল। কেঁএগ সকলে নগদী শস্য আৰু কিছু ক্ষেত্ৰত খাদ্য শস্য উৎপাদন কৰিবৰ বাবে আগমন দিছিল আৰু উৎপন্ন শস্য অতি কম মূল্যত ক্ৰয় কৰি এই বিনিয়োগৰ লাভ লৈছিল। এই উৎপন্ন শস্য বিক্ৰি কৰি পোৱা ধনৰে কৃষকসকলে কেঁএগসকলৰ পৰা লোৱা ঋণ পৰিশোধ কৰিবলগীয়া হৈছিল।

গোৱালপাৰা, কামৰূপ, দৰং আৰু নগাওঁ জিলাৰ পৰা কেঁএগসকলে মৰাপাট সংগ্ৰহ কৰিছিল। মিকিৰ পাহাৰৰৰ কঁপাহ উৎপাদনকাৰীকলৰ পৰা কেঁএগসকলে লামডিঙত কঁপাহ সংগ্ৰহ কৰিছিল। মিকিৰ জনজাতিসকলে লা খেতি কৰিছিল। আৰু উৎপন্ন হোৱা লা চুপৰমুখলৈ লৈ আহিছিল, য'ৰপৰা কেঁএগসকলে এই লা সংগ্ৰহ কৰিছিল তথা কলিকতালৈ ৰপ্তানি কৰিছিল। বিদেশী কাপোৰ, খাদ্যবস্তু তথা বিলাসী সামগ্ৰীৰ বিনিময়ত বেপাৰীসকলেও খুচুৰা ব্যৱসায়ীসকলৰ জৰিয়তে স্থানীয় সামগ্ৰী সমূহ সংগ্ৰহ কৰিছিল। কিন্তু কেঁএগসকলৰ তুলনাত এই বেপাৰীসকলৰ ব্যৱসায়ৰ পৰিসীমা সৰু আছিল।

কলিকতা, ঢাকা, নাৰায়ণগঞ্জৰ ব্যৱসায়ীসকলৰ লগত প্ৰত্যক্ষ সম্পৰ্ক থকাৰ বাবে বাবে সুষমা উপত্যকাৰ স্থানীয় ব্যৱসায়ীসকলৰ ব্যৱসায় সম্বন্ধে এক ভাল জ্ঞান

আছিল। তুলনামূলকভাৱে সুৱমা উপত্যকাত বেপাৰীসকলে সুন্দৰভাৱে তেওঁলোকৰ ব্যৱসায় কৰিছিল। আনকি এই অঞ্চলৰ কৃষকসকলেও তেওঁলোকৰ সুবিধা অনুসৰি উৎপন্ন হোৱা শস্যৰ ৰাহি অংশ প্রত্যক্ষভাৱে বজাৰত বিক্রি কৰিছিল। তেওঁলোক আনকি ৰাহি যোৱা অংশ নাৱেৰে জল পৰিবহণৰ মাধ্যমেৰে বংগলৈ বিক্রি কৰিবলৈ লৈ গৈছিল।



অগ্রগতিৰ নিৰীক্ষন

তলৰ প্রশ্ন সমূহৰ উত্তৰ লিখক ঃ

৫ নং প্রশ্নঃ বংগৰ সৈতে হোৱা ব্যৱসায়ক নিয়ন্ত্রণ কৰিবলৈ গোৱালপাৰাৰ কাষত ব্রহ্মপুত্রত থকা শুল্ক সংগ্রহ চহীখনৰ নাম কি আছিল?

.....

৬ নং প্রশ্নঃ দুটা জনজাতিৰ নাম লিখক যাৰ লগত অসমৰ বাণিজ্যিক সম্বন্ধ আছিল?

.....

৭ নং প্রশ্নঃ বজাৰ মানে কি?

.....

৮ নং প্রশ্নঃ কেঁএগাসকলে সংগ্রহ কৰা দুটা নদগী শস্যৰ নাম লিখক?

.....



১২.৭অধ্যয়টিৰ পৰা আমি কি শিকিলোঁ

এই অধ্যায় অধ্যয়ন কৰি আপুনি জানিব পাৰিলে-

- ঔপনিবেশিক আমোলত অসমৰ উদ্যোগিক অৱস্থাৰ বিষয়ে।
- ঔপনিবেশিক আমোলত কেনেদৰে অসমৰ যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ পৰিবর্তন হৈছিল।
- ঔপনিবেশিক আমোলত অসমত কেনেদৰে ব্যৱসায় আৰু বাণিজ্য কৰা হৈছিল।
- অসমত ঔপনিবেশিক চৰকাৰে স্থাপন কৰা বজাৰ তথা সেই বজাৰসমূহত হোৱা ব্যৱসায়িক লেনদেনৰ বিষয়ে।



১২.৮ অধিক জানিবলৈ

অধিক জানিবলৈ

1) Barpujari, H.K (2004): *The Comprehensive History of Assam, Volume-1v,* Publication Board Assam, Guwahati.
2) Baruah, S.L(2003): *A Comprehensive History of Assam of Assam,* Munishram Manoharlal puvlishers, New Delhi.
3) Goswami, Priyan (2012) The History of Assam from Yandaboo to partition, 1826-1947, Orient Black Swan, Kalkata.
4) Goswami, Priyam, (1999), Assam in the Nineteenth Century _ Industrialisation & Colonial Penetration Spectrum Publication, Gauhati.



১২.৯ অগ্রগতিৰ খতিয়ান

১ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ ৰেচম আৰু কাঁহ শিল্প।

২ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ ১৮৬৮ চনত।

৩ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ ১৮৫৮ চনত।

৪ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ আয়ুক্ত হোপকিন্চন।

৫ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ কান্দাহাৰ অথবা হাদিৰাচকী।

৬ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ আবৰ আৰু ডফলা।

৭ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ বজাৰ এনে এক ঠাই য'ত ব্যৱসায়িক লেনদেন কৰা হয়।

৮ নং প্রশ্নৰ উত্তৰঃ মৰাপাট আৰু কঁপাহ।



১২.১০ আৰ্হি প্রশ্ন

ক) বস্তু ধর্মী প্রশ্ন (প্রতিটো প্রশ্নৰ উত্তৰ ৫০ শব্দৰ ভিতৰত দিব)

প্রশ্ন ১ঃ ঔপনিবেশিক অসমত স্থাপন কৰা তিনিটা গুৰু উদ্যোগৰ নাম লিখক?

প্রশ্ন ২ঃ ১৮২৮ চনত চিনেট-গৌহাটী পথৰ নিৰিক্ষণ কোনে কৰিছিল?

প্রশ্ন ৩ঃ তিনিখন ভাপশক্তি চালিত বাহনৰ (steams) নাম লিখক যিকেখিনৰ গংগানদীৰ পৰিবর্তে অসমৰ জলপথত ব্যৱহাৰ কৰা হৈছিল?

প্রশ্ন ৪ঃ কোন চনত অসমত প্রথম মিটাৰগজ্ ৰেলপথ স্থাপন কৰা হৈছিল?

প্রশ্ন ৫ঃ বেপাৰী সকল কোন আছিল?

(খ) চমু প্রশ্ন (প্রতিটো প্রশ্নৰ উত্তৰ ১৫০ শব্দৰ ভিতৰত দিব)

চমুটোকা লিখক

প্রশ্ন ১ঃ কাঠৰ মিল।

প্রশ্ন ২ঃ স্থল পৰিবহণ।

প্রশ্ন ৩ঃ ভাপশক্তিৰ দ্বাৰা পৰিচালিত জল পৰিবহণ (steem navigation)।

প্রশ্ন ৪ঃ ৰেলপথৰ নির্মাণ।

প্রশ্ন ৫ঃ বংগৰ সৈতে ব্যৱসায়।

(গ) ৰচনাধর্মী প্রশ্ন (প্রতিটো প্রশ্নৰ উত্তৰ ৩০০-৫০০ শব্দৰ ভিতৰত দিব)

প্রশ্ন ১ঃ ঔপনিবেশিক অসমত উদ্যোগৰ বিকাশৰ বিষয়ে আলোচনা কৰক।

প্রশ্ন ২ঃ ঔপনিবেশিক অসমত যাতায়ত আৰু যোগাযোগ ব্যৱস্থাৰ বিকাশৰ বিষয়ে বর্ণণা কৰক?

প্রশ্ন ৩ঃ ঔপনিবেশিক অসমত কেনেদৰে ব্যৱসায় আৰু বাণিজ্য কৰা হৈছিল?

প্রশ্ন ৪ঃ ঔপনিবেশিক অসমত বজাৰ আৰু ব্যৱসায়ৰ বিকাৰ মূল্যাংকণ কৰক?

*** ***** ***