International Journal of Education, Modern Management, Applied Science & Social Science (IJEMMASSS)
ISSN : 2581-9925, Impact Factor: 5.143, Volume 02, No. 04, October - December, 2020, pp.101-104

सिंधु सभ्यता से वैदिक युग तक भारत में व्यापारिक मार्गों का विकास

संतोष कुमार भामू*

प्रस्तावना

व्यापार वाणिज्य को सुचारू ढंग से संचालित करने के लिये यह आवश्यक है कि वस्तुओं को उत्पादन स्थल से बाजार तक सुविधाजनक ढंग से पहुँचाया जाये। इसके लिये व्यापारिक मार्गों की आवश्यकता होती है। व्यापारिक मार्ग किसी देश के आर्थिक जीवन की धमनियाँ होती हैं। आरंभिक काल से ही इन मार्गों ने विकास के पथ को सुनिश्चित किया है और क्षेत्रीय अर्थव्यवस्था के एकाकीपन को तोड़ा है।

सिंधु घाटी सभ्यता भारत की प्रथम नगरीय सभ्यता थी। इस सभ्यता के नगरीकरण का आधार विकसित वाणिज्य–व्यापार ने तैयार किया। इस काल में व्यापारिक मार्गों के नेटवर्क ने वाणिज्य–व्यापार को गति प्रदान की। इस समय स्थल एवं जल दोनों ही माध्यमों से व्यापार होता था। सिंधु घाटी सभ्यता के दो प्रमुख नगर हड़प्पा और मोहनजोदड़ों एक–दूसरे से 350 मील की दूरी पर स्थित थे, फिर भी ये दोनों नगर परस्पर एक स्थल मार्ग द्वारा जुड़े हुए थे। यद्यपि सिंधु घाटी के व्यापारियों के लिये जल मार्ग अधिक सुगम और विश्वसनीय थे फिर भी स्थल मार्गों के प्रयोग से इंकार नहीं किया जा सकता। हड़प्पा और मोहनजोदड़ों से मिट्टी की गाड़ियों की अनेक प्रतिकृतियाँ मिली हैं। इससे स्पष्ट होता है कि इस सभ्यता के लोग सड़क निर्माण की विधि से परिचित थे। ऐसा प्रतीत होता है कि 2500 ई.पू. तक हड़प्पा और मोहनजोदड़ों के लोगों ने एक प्रभावी जल परिवहन व्यवस्था विकसित कर ली थी। सिंधु एवं इसकी प्रमुख सहायक नदियों और सीमावर्ती समुद्र तट ने आवश्यक सुविधाएँ प्रदान की। जल संचार के माध्यमों के विकास ने ही सिंधु घाटी में एक नगरीय सभ्यता के उद्‌भव को संभव बनाया। इस काल का एक प्रमुख नगर रोहरी हड़प्पा और मोहनजोदड़ों के जलमार्ग पर स्थित था।

मोहनजोदड़ों से हड़प्पा जाने वाले व्यापारी सम्भवतः सिंधु नदी से उत्तर की ओर सिंधु–सतलज के संगम तक पहुँचकर फिर यहाँ से सतलज के सहारे झेलम तक पहुँचते थे। यहाँ से आगे वे झेलम को पार कर रावी नदी से होते हुए हड़प्पा तक पहुँचते थे। हड़प्पा से आगे इस मार्ग का विस्तार रोपड़ तक रहा होगा। सम्भवतः हड़प्पा और रोपड़ के मध्य का मार्ग आंशिक स्थलीय (हड़प्पा से सतलज तक) और अंशतः जलीय (सतलज नदी के बहाव के साथ) था। यही मार्ग सरस्वती और दृषद्वती नदी के शुष्क तल पर स्थित बीकानेर राज्य और कालीबंगा को हड़प्पा से जोड़ता था।

बहावलपुर राज्य में भी कुछ स्थल ऐसे थे जिनका सम्बन्ध हड़प्पा व मोहनजोदड़ों से था। इनमें से अधिकतर स्थल हकरा और घग्घर के पास स्थित थे। मोहनजोदड़ों से किसी व्यापारी को इन स्थलों तक पहुँचने के लिए सिंधु नदी मार्ग का अनुसरण करना पड़ता था। ये स्थल सतलज नदी मार्ग से रोपड़ से भी जुड़े हुए थे।

मोहनजोदड़ों के दक्षिण में सिंधु नदी पर तीन प्रमुख व्यापारिक केन्द्र लोहुमजोदड़ों, अमरी और चन्हुदड़ो स्थित थे। संभवतः अमरी व चन्हुदड़ों के लोग स्थल मार्ग से परस्पर जुड़े हुए थे। मोहनजोदड़ो से कोई व्यापारी सिंधु नदी के माध्यम से लोहुमजोदड़ों होता हुआ चन्हुदड़ों पहुँच सकता था। संभवतः उस समय चन्हुदड़ो सिंधु नदी के बांये किनारे पर स्थित था। मंचर झील के निकट स्थित शाह हसन, लोहरी, झंगर, लखियो इत्यादि स्थलों का मोहनजोदड़ों से व्यापारिक सम्बन्ध था। सम्भवतः कुछ मार्ग लोहुमजोदड़ों को इन स्थलों से जोड़ते थे। बलूचिस्तान जाने के लिये फूसी दर्रे से होकर मार्ग था।

---

[6] शोधार्थी, इतिहास एवं भारतीय संस्कृति विभाग, राजस्थान विश्वविद्यालय, जयपुर, राजस्थान।

दिसोई से ओरंगी जाने के लिये दरवत दर्रे और बेरन नदी होकर जाना पड़ता था। थानो बुल्ला खान और ओरंगी के मध्य का आधुनिक मार्ग इस बात का प्रमाण है कि आद्य–ऐतिहासिक काल में दिसोई व ओरंगी के मध्य सम्पर्क मार्ग था। ओरंगी सिंध क्षेत्र में हड़प्पा सभ्यता की एक दूरस्थ बस्ती थी जो भारत को फारस, बलूचिस्तान और काठियावाड़ से जोड़ने वाले बंदरगाहों की शृंखला का ही हिस्सा थी। ओरंगी से हड़प्पाई व्यापारी समुद्र तट के किनारे–किनारे चलकर काठियावाड़ के विभिन्न स्थलों यथा हलार, किन्नरखेड़ा, सोमनाथ, लोथल, रंगपुर इत्यादि तक पहुँचते थे। इसी मार्ग द्वारा नर्मदा व तापी के मुहाने पर स्थित तिलोद व भगतराव तक पहुँचा जा सकता था। लोथल हड़प्पा सभ्यता का एक प्रमुख बंदरगाह था। भगतराव भी सम्भवतः एक बंदरगाह था जिसका हड़प्पा सभ्यता के अन्य स्थलों से सम्पर्क था। 2500 ई.पू. से पहले सिंधु घाटी सभ्यता और बलूचिस्तान के कृषक समुदाय के मध्य बहुत ही सीमित सम्पर्क था। परन्तु बाद में सिंधु घाटी सभ्यता के नगरीय प्रभाव ने दोनों के मध्य सम्पर्क को बढ़ावा दिया। यह सम्पर्क नदी घाटियों से होकर था। गोमल, कुर्रम और जोब नदियाँ वजीरिस्तान और उत्तरी बलूचिस्तान के व्यापारियों को मार्ग उपलब्ध कराती थी।

लोरलई (उत्तर–पूर्वी ब्लूचिस्तान) क्षेत्र के सुरजंगल, डाबरकोट और राणा घुंडई का सिंधु घाटी के नगरों के साथ सम्पर्क था। डाबरकोट हड़प्पाई लोगों का एक समृद्ध व्यापारिक केन्द्र था। यह सिंधु के मैदान को कंधार से जोड़ने वाले प्रमुख मार्ग पर स्थित था। मध्यकाल में भी यह मार्ग अस्तित्व में था। वर्तमान में संभवतः यहीं मार्ग डेरा गाजी खान से लोरलई और क्वेटा होते हुए कंधार तक जाता है। आद्य–ऐतिहासिक काल में यह मार्ग जोब घाटी के स्थलों को सिंधु मैदान के स्थलों से जोड़ता था। सम्भवतः इसी मार्ग के माध्यम से सिंधु सभ्यता के लोगों ने क्वेटा से व्यापारिक सम्पर्क स्थापित किये थे। मोहनजोदड़ों से व्यापारी बोलन दर्रे से होकर भी क्वेटा जाते थे। मोहनजोदड़ों से यह मार्ग बोलन दर्रे से होकर झूकर, लिमोजूनिजो से क्वेटा तक था। इस मार्ग पर झूकर और क्वेटा के बीच का आधुनिक सिबी–जैकोकाबाद सड़क मार्ग का अनुसरण समय–समय पर विभिन्न विदेशी आक्रांताओं और व्यापारियों द्वारा किया गया। मूला दर्रे से नाल नदी घाटी होकर नाल तक पहुँचा जा सकता था। बलूचिस्तान की आधुनिक मार्ग प्रणाली के अध्ययन से ज्ञात होता है कि वर्तमान कच्छी–मशकई–मकरान सड़क मार्ग सम्भवतः मूला दर्रे और नाल के मध्य के आद्य–ऐतिहासिक मार्ग का प्रतिनिधित्व करता है। नाल और नुन्दरा को परस्पर जोड़ने वाला प्राचीन मार्ग नाल नदी और नुन्दरा घाटी से होकर गुजरता था। नाल और ओरंगी के बीच भी सीधा सम्पर्क था। लासबेला और ओरंगी के बीच एक मार्ग हब नदी से होकर था। नाल से एक व्यापारिक मार्ग मेही होकर कुल्ली जाता था। यह मार्ग मशकेई नदी से होकर था। कुल्ली सैंधव लोगों का एक प्रमुख व्यापारिक केन्द्र और कोलवा क्षेत्र (दक्षिण बलूचिस्तान) में स्थित एक प्रमुख बस्ती भी थी।

कुल्ली के पश्चिम में हड़प्पाई व्यापारी कोलवा मार्ग तथा केज व दश्त नदियों के सहारे सुत्कागेनडोर और सुत्काकोह तक पहुँचते थे। सुत्कागेनडोर और ओरंगी के बीच भी सम्पर्क के प्रमाण मिले हैं। मेजर मॉकलर बलूची परंपरा के आधार पर सूचित करते हैं कि प्राचीन समय में सुत्कागेनडोर एक बंदरगाह था। परन्तु वर्तमान समय में यह स्थल समुद्र से दूर है और लंगर डालने के लिए उपयुक्त नहीं है। सम्भवतः ग्वादर या ग्वादर के निकट कहीं अन्य इसका उप–बंदरगाह था। सुत्कागेनडोर और ओरंगी के बीच का मार्ग समुद्र तट से होकर गुजरता था।

हड़प्पाई व्यापारी समुद्री मार्गों से भी परिचित थे। उनके अधिकांश क्षेत्र में सुविस्तृत समुद्र तट था जिसका उन्होंने भरपूर उपयोग किया। इसके माध्यम से उन्हें बाह्य देशों के साथ सम्पर्क स्थापित करने में सुगमता हुई। मोहनजोदड़ों से प्राप्त एक मुहर तथा ठीकरे के ऊपर सुमेरियन नावों के चित्र अंकित हैं जो समुद्री व्यापार का सूचक है। इस काल में विदेशों के साथ व्यापार में स्थल एवं जल दोनों प्रकार के मार्ग प्रयुक्त होते थे। मेसोपोटामिया के साथ जल व थल दोनों ही मार्गों से व्यापार होता था। हड़प्पाई व्यापारी अरब सागर में जहाजरानी करते थे। सुत्कागेनडोर, बालाकोट, अल्लाहदीनों, लोथल एवं सुरकोटदा इत्यादि अरब सागर तट पर स्थित प्रमुख सैंधवकालीन बंदरगाह थे। इस प्रकार सिंधु घाटी सभ्यता के दौरान स्थल एवं जल मार्गों का जाल बिछा हुआ था। इस काल के वैश्विक व्यापार में भारत का प्रमुख स्थान था।

वैदिक युग में व्यापारिक मार्ग

वैदिककालीन अर्थव्यवस्था में कृषि एवं पशुपालन के साथ–साथ व्यापार की भी भूमिका थी। वैदिक साहित्य में अनेक ऐसे शब्दों का जिक्र हुआ है जो आर्यों की व्यापारिक गतिविधियों की ओर संकेत करते हैं। उदाहरणार्थ ऋग्वेद में व्यापारियों के रूप में 'पणि' की चर्चा मिलती है। इसके अतिरिक्त बेकनाट (सूदखोर), कुसीद (ऋण), श्रेष्ठि (व्यापारिक श्रेणी का प्रधान) इत्यादि शब्दों का भी उल्लेख हुआ है। वैदिक युग में व्यापार स्थल एवं जल दोनों प्रकार के मार्गों द्वारा होता था।

वैदिक युग के आरंभिक काल की मार्ग–प्रणाली के बारे में जानकारी अत्यंत न्यून है। केनेडी का मत है कि प्रारंभिक अवस्था में आर्यों का विस्तार सप्त–सैंधव क्षेत्र में सतलज नदी तक था। सम्भवतः इसी समय आर्यों ने काबुल घाटी के क्षेत्र पर अपना प्रभुत्व कायम किया और तत्पश्चात् उन्होंने खैबर दर्रे और काबुल घाटी से होकर भारत एवं बैक्ट्रिया के मध्य का मार्ग खोला। कालांतर में यह मार्ग भारत और पश्चिमी एशिया के मध्य सम्पर्क का प्रमुख माध्यम बन गया।

भारत में अपने प्रसार की द्वितीय अवस्था में आर्यों का आगमन सरस्वती और दृषद्वती नदी की घाटियों में हुआ। इस काल में आर्यों ने सप्त–सैंधव क्षेत्र में अपने शत्रुओं को पराजित किया और तत्पश्चात् उन्होंने आर्थिक गतिविधियों में रूचि लेना शुरू किया। अब उन्होंने प्राकृतिक मार्गों को व्यापारिक मार्गों में तब्दील किया। ऋग्वेद में एक जगह उल्लेख मिलता है कि मरूत ने पहाड़ों को तोड़कर मार्ग बनाये। एक अन्य जगह इंद्र का उल्लेख ऐसे देवता के रूप में किया गया है जो जंगलों को जलाकर मार्गों का निर्माण करता है। इससे स्पष्ट होता है कि आर्यों ने वनों को साफ करके मार्गों का निर्माण किया। ऋग्वेद में अग्नि को 'पथकृत' (मार्ग निर्माण करने वाली) कहा गया है। इसी प्रकार मरूत को यात्रियों का संरक्षक तथा सोम और पूषन को मार्गों का संरक्षक कहा गया है। इससे स्पष्ट है कि वैदिक आर्य मार्गों के महत्त्व से परिचित थे। ऋग्वेद के अनुसार आर्यों के मार्ग अच्छी स्थिति में थे और धूल से मुक्त थे। अथर्ववेद में एक स्थान पर मार्गों के आर्थिक महत्त्व को स्वीकार किया गया है।

शतपथ ब्राह्मण में विदेघ माधव की एक कथा का उल्लेख मिलता है जिसके अनुसार वह अपने पुरोहित गौतम राहुगण के साथ नदियों को सुखाते हुए एवं वनों को जलाते हुए सदानीरा (गंडक) के तट पर पहुँचा। सम्भवतः विदेघ माधव ने जंगलों को जलाकर जो रास्ता बनाया कालांतर में वही श्रावस्ती से वैशाली तक का मार्ग बना। अथर्ववेद में एक स्थान पर उल्लेख मिलता है कि गाड़ी चलने वाली सड़कें बगल के रास्तों से ऊँची होती थी और इसके दोनों ओर पेड़ लगे होते थे। ये गांवों और नगरों से होकर गुजरती थी तथा इन पर खंभों के जोड़े लगे होते थे।

शतपथ ब्राह्मण में एक मार्ग का भी उल्लेख हुआ है जो गंगा और यमुना नदी से होकर था। यह रोपड़ से आरम्भ होकर पानीपत, तिलपत और बागपत होते हुए इंद्रप्रस्थ और मथुरा तक था। मथुरा के आगे यह यमुना नदी से होकर कौशाम्बी तक जाता था। कालांतर में यहाँ से एक मार्ग विदर्भ में विदिशा तक जाता था। गंगा और यमुना नदी से होकर एक मार्ग इंद्रप्रस्थ से मथुरा होते हुए कौशाम्बी तक जाता था। कौशांबी और काशी के मध्य भी गंगा नदी से होकर एक मार्ग था। इस प्रकार विदेघ माधव के अभियान के परिणमास्वरूप गंगा घाटी में आर्य सभ्यता का विस्तार हुआ तथा इस क्षेत्र में अनेक नगरों का उद्भव हुआ। इन नगरों के बीच विभिन्न सम्पर्क मार्गों का विकास भी हुआ। स्थल मार्गों के साथ–साथ वैदिक आर्यों को जल मार्गों की भी जानकारी थी। उन्हें समुद्र की गहराई का ज्ञान था तथा वे समुद्र यात्राओं के दौरान अपनी सुरक्षा के लिये देवताओं से प्रार्थना भी करते थे। ऋग्वेद में समुद्र से निकलने वाले रत्नों, समुद्री व्यापार के लाभ, भुज्यु की कथा इत्यादि का उल्लेख मिलता है जो वैदिक आर्यों के समुद्र सम्बन्धी ज्ञान को प्रमाणित करते हैं। दुर्भाग्यवश वैदिक काल के तटीय मार्गों के बारे में जानकारी का अभाव है।

इस प्रकार वैदिक काल में हमें स्थल मार्गों के साथ जल मार्गों का भी विकास देखने को मिलता है।

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

- आई.ई.एम. व्हीलर. दि इंडस सिविलाइजेशन. कैम्ब्रिज. 1953.
- एम.एस. वत्स. एक्सकेवेशन एट हड़प्पा. लंदन. 1949.
- आर.ई.एम. व्हीलर. अर्ली इंडिया एंड पाकिस्तान. बॉम्बे. 1959.
- मोतीचन्द्र. सार्थवाह. पटना. 1953.
- बलराम श्रीवास्तव. ट्रेड एंड कॉमर्स इन एंशियंट इंडिया. वाराणसी. 1968.
- एन.जी. मजूमदार. एक्सप्लोरेशन इन सिंध. दिल्ली. 1934.
- स्टुअर्ट पिगट. प्री–हिस्टोरिक इंडिया. लंदन. 1950.
- गोविन्दचंद्र. स्टडीज इन द डवलपमेंट ऑफ ओरनामेंट्स एंड ज्वैलरी इन प्रोटो–हिस्टोरिक इंडिया. वाराणसी. 1959.
- इंडियन ऑर्कियोलॉजी ए रिव्यू, 1957–58.
- ऑरेल स्टीन, ट्यूर इन वजीरिस्तान, कलकत्ता, 1929.
- ब्लूचिस्तान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर. कराची. 1907. वॉल्यूम IV.
- ब्लूचिस्तान डिस्ट्रिक्ट गजेटियर. बॉम्बे. 1907. वॉल्यूम VI.
- ऑरेल स्टीन. एन आर्कियोलॉजिकल ट्यूर इन जेड्रोसिया. कलकत्ता. 1931.
- एच.डी. सांकलिया. प्री–हिस्ट्री एंड प्रोटो–हिस्ट्री इन इंडिया एंड पाकिस्तान. बॉम्बे. 1962–63.

❖◆❖