International Journal of Education, Modern Management, Applied Science & Social Science (IJEMMASSS)
ISSN : 2581-9925, Impact Factor: 6.882, Volume 04, No. 02(II), April - June, 2022, pp. 265-268

प्राचीन भारत के प्रमुख सामुद्रिक व्यापारिक मार्ग

डॉ. सुमित मेहता*

प्रस्तावना

भारत का एक विशाल भू–भाग समुद्र से घिरा है एवं इस पर कई बन्दरगाह स्थित हैं। इसी कारण से यहाँ समुद्री व्यापार में पर्याप्त प्रगति हुई। सिन्धु सभ्यता के लोग भी समुद्र के द्वारा अन्य देशों से व्यापार किया करते थे। ए.एल बाथम के अनुसार हडप्पा सभ्यता के लोगों ने समुद्री व्यापार में कोई विशेष रूचि नहीं दिखाई।[1] लेकिन प्राप्त साक्ष्य इस काल में समुद्री व्यापार की प्रगति को इंगित करते हैं। लोथल में कई खिलौने रूपी मिट्टी के जहाज एवं नावों के अंकन वाली मुद्राऐं प्राप्त हुई है। सुमेर में उर नामक स्थान पर 'मक्कन', 'भग्गन' व 'किल्हुआ' लिखी हुई मिट्टी की टिकियाँ मिली है।[2] मक्कन और भग्गन का संबंध वलुचिस्तान के सामुद्रिक तट मकरान से है और किल्हुआ का पश्चिमी भारत से। इससे सिद्ध होता है कि उर का सामुद्रिक मार्ग द्वारा मकरान और पश्चिमी भारत से संबंध था और इसी मार्ग द्वारा व्यापार किया जाता था। साहित्यिक साक्ष्यों से पता चलता है कि उर के व्यापारी अनेक देशों से व्यापार करते थे जिनमें मेलुहा नामक एक जगह भी थी जो की भारत के उत्तर–पश्चिम के एक बंदरगाह के रूप में पहचाना गया है। इस जगह पर तांबा, सोना, हाथी दांत, मोती और अनेक प्रकार की लकड़ियाँ आदि मेसोपोटामिया से लाये जाते थे।

कुछ साक्ष्यों से ज्ञात होता है कि पश्चिम एशिया में, सिन्धु घाटी के क्षेत्र से सूती कपड़े भेजे जाते थे तथा हडप्पा संस्कृति के काल में भारत का सुमेर, एलम और टाइलोस से व्यापार होता था। वैदिक काल के व्यापारी स्थल और समुद्री मार्ग से विदेशी व्यापार करते थे। धनी व्यापारियों को 'पणी' कहा जाता था। उन्हें अपनी कंजूसी के लिए जाना जाता था। इसी कारण से उन्हें ब्राह्मणों का शत्रु माना गया और कभी–कभी गुलाम भी कहा गया।[3] ऋग्वेद में ब्राह्मणों के लिए 'वणिज्' शब्द का उपयोग किया गया है। ऋग्वेदिक काल में सामुद्रिक व्यापार अधिक होता था। आर्य समुद्र व नदियों की यात्रा करने के लिए बडी–बडी नौकाओं का निर्माण करते थे। नदियों में चलने वाली छोटी नावों के लिए 'नौ' शब्द का प्रयोग होता था। बेड़े (मद्रास) के समुद्र तट पर चलने वाली टोनी नावों के लिए भी 'नौ' शब्द का प्रयोग किया जाता था।[4]

उत्तर वैदिक कालीन ग्रन्थों से भी सामुद्रिक व्यापार के बारे में जानकारी प्राप्त होती है। सौ–सौ डांडों वाले पोत का उपयोग करके समुद्र से मोती पैदा करने वाले सीप लाये जाते थे। रालिंसन के मतानुसार यूनानी कवि होमर के समय में कुछ यूरोपीय देशों से भारत के व्यापारिक संबंध थे और वस्तुओं का अदल–बदल होता था। कृष्णदत्त वाजपेयी, एन.सी बंधोपाध्याय आदि कुछ विद्वानों के मतानुसार यह माना जाता है कि पूर्वी अफ्रीका के कुछ समुद्रतटीय देश जैसे असीरिया, सुमेरिया, बेबीलोन और अन्य पड़ोसी देशों के साथ भारत का व्यापार होता था। बौद्ध ग्रन्थों में भी व्यापारियों के समुद्र यात्रा करके धन कमाने का उल्लेख मिलता है। भड़ौच तथा सोपारा के व्यापारिक जहाज बेबीलोनिया जाते थे।[5] यूनान व भारत के मध्य व्यापार होता था।

व्यापार के लिए वाराणसी और चम्पा के व्यापारी ताम्रलिप्ति होते हुए सुवर्णभूमि (दक्षिण मयनमार) तक जाते थे। बुद्ध काल में भारतीय व्यापारी छः–छः मास की लम्बी यात्रा करते थे। वलाहसन जातक में वाराणसी के 500 व्यापारियों का तम्बपण्णि द्वीप के सिरिसवत्थु नामक नगर में पंहुचने तथा इस द्वीप की कल्याणी नदी का उल्लेख किया गया है[6] जो यह स्पष्ट करता है कि उस समय भारत का लंका के साथ समुद्री मार्ग द्वारा संबंध

* सहायक आचार्य, राजकीय कला महाविद्यालय, सीकर, राजस्थान।

था। भरूकच्छ के व्यापारी, 600 यात्रियों के विशाल समूह के साथ, एक लम्बी यात्रा पर गये जिसका वर्णन सुप्पारक जातक में मिलता है। इस यात्रा के दौरान छः समुद्र मार्ग में आये। ये सभी तथ्य बेबीलोन, अरब, मिश्र, यूनान, भूमध्यसागर आदि के साथ समुद्री मार्ग द्वारा भारत के व्यापारिक संबंध को दर्शाते हैं।(7)

पूर्व में कई देशों, सुवर्णभूमि, जव, तम्बपण्णि, काल–मुख आदि, के साथ समुद्री मार्ग के द्वारा व्यापार का उल्लेख 'महानिद्धेस' ग्रन्थ में किया गया है। मिलिन्दपन्हों में चीन के साथ भारत के समुद्री मार्ग के द्वारा व्यापार का वर्णन किया गया है। भारत के व्यापारी पश्चिमी तट पर स्थित भरूकच्छ और सुप्पाक जैसे प्रसिद्ध बन्दरगाहों से अरब, बेबीलोन, ताम्रलिप्ती और सुवर्णभूमि को यात्रा करते थे। माना गया है कि व्यापारियों के इसी रास्ते होकर काबुल तक व्यापारिक संबंध थे।

कौटिल्य द्वारा दो प्रकार के जलमार्ग बताए गये हैं, प्रथम कूलपथ–समुद्र का तटवर्ती पथ एवं संयान पथ–पानी के मध्य से गुजरने वाला पथ। समुद्री लुटेरों के भय के कारण तटवर्ती पथों को संयान पथ से उत्तम माना जाता था क्योंकि तटीय क्षेत्रों में अनेक व्यापारिक नगर बसे होते थे। मध्य समुद्र के मार्ग के स्थान पर तटीय मार्ग सुरक्षित होने के साथ–साथ व्यापार के अधिक अवसर भी प्रदान करता था।(8) कई बौद्ध ग्रन्थ जैसे दिव्यावदान, अवदानशतक, महावस्तु, जैन ग्रन्थ जैसे संगम साहित्य एवं कई भारतीय एवं विदेशी शासकों के सिक्के और अभिलेख मौर्योत्तर काल के सामुद्रिक व्यापारिक मार्गों के साक्ष्य प्रकट करते हैं।

पेरीप्लस एवं टालमी ने अपने भूगोल ग्रन्थ में प्रथम एवं द्वितीय सदी के सामुद्रिक व्यापार का प्रमाणिक विवरण दिया है। पेरीप्लस के अनुसार सम्पूर्ण समुद्री व्यापार का नियंत्रण राजा के हाथ में होता था। समुद्री मार्ग से लायी गयी वस्तुओं के वितरण की व्यवस्था भी राजा ही करता था।(9) भृगुकच्छ का राजा, बंदरगाह पर आने वाले विदेशी व्यापारियों की सुरक्षा के लिए अपने राज्य के मछुआरों की नियुक्ति करता था। चीन, मध्य एशिया तथा पश्चिमी एशिया के देशों के साथ पश्चिमोत्तर भारत के व्यापारी तथा अरेबिया, लालसागर, अलेक्जेड्रिया के साथ पश्चिमी दक्षिण भारत के व्यापारी व्यापार करते थे।

47 ई. में हिप्पोलस द्वारा मौसमी मानसूनी हवाओं की खोज की गई जिसके फलस्वरूप समुद्री व्यापार अत्यधिक समृद्ध हुआ। पेरिप्लस ने भृगुकच्छ को दक्षिणापथ के पश्चिमी तट पर सबसे महत्वपूर्ण बन्दरगाह माना है। इसी के दक्षिण में स्थित शूर्पारक और सिन्धु के मुहाने पर स्थित वारवेरिकम भी इस काल के महत्वपूर्ण बन्दरगाह माने गये। इनके अलावा रोस्क का बन्दगाह भी काफी महत्वपूर्ण था जिसे कच्छ की खाड़ी के तट पर स्थित माना गया। ताम्रलिप्ती दक्षिणापथ के पूर्वी तट का सबसे महत्वपूर्ण बन्दगाह था। जहां से पूर्वी देशों को गंगा और यमुना के मैदान की वस्तुएं भेजी जाती थी। मिलिन्दपन्ह में लेख है कि भारतीय जहाज यहां से सिकन्दरिया, पूर्वी द्वीप समूह, गुजरात, काठियावाड, चीन आदि प्रदेशों को जाते थे। मेसोपोटामिया के साथ भारत तीन मार्गों से व्यापार करता था। पहला मार्ग तो सिन्धक गेड्रेशिया और ईरान के समुद्र तट के सहारे जाता था और कुछ मार्ग स्थल द्वारा और कुछ समुद्र द्वारा था। व्यापारी गन्धार से बैक्ट्रिया तथा वहां से कैस्पियन सागर और काला सागर पार करके पश्चिमी एशिया पंहुचते थे। तीसरा मार्ग सिन्ध से ईरान तक सम्पूर्ण स्थल मार्ग था।(10)

समुद्री व्यापार की प्रगति गुप्तकाल में अधिक हुई। सिन्ध, कल्याण, देवल, भृगुकच्छ, शूर्पारक और सूरत, आंतरिक एवं विदेशी व्यापार के लिए, पश्चिमी भारत के महत्वपूर्ण बन्दरगाह थे। कल्याणी, भृगुकच्छ से प्रारम्भ होकर जल मार्ग फारस की खाडी होता हुआ मिश्र को जाता था। फाह्यान के अनुसार जब वह वापस समुद्री यात्रा करके चीन लौट रहा था तो उसके साथ कई वैष्णव धर्म के अनुयायी भी थे जो उसे जहाज से उतारना चाहते थे क्योंकि वे मानते थे कि बौद्ध चीनी यात्री होने के कारण ही जहाज में तूफान आया है। नायाधम्मकथाओं में चंपा के कुछ व्यापारियों द्वारा तेरह बार लवण समुद्र पार किए जाने का विवरण मिलता है। इस काल में भारत का व्यापार मलयप्रायद्वीप, श्रीलंका, चीन, मिश्र, ईरान आदि से पूर्वी तथा पश्चिमी समुद्रतटीय बन्दरगाहों के द्वारा होता था। पश्चिमी देशों में सामुद्रिक व्यापार में श्रीलंका की स्थिति बहुत महत्वपूर्ण थी। जहाज ताम्रलिप्ती से श्रीलंका जाते तथा श्रीलंका से सामान लेकर कल्याण, मालावार और सिंध के बन्दरगाहों में आते थे।

कालीधारा से होकर जापान गये दो भारतीयों ने जापान में पहली बार कपड़ा प्रचलित किया ऐसा जापानी अभिलेखों से ज्ञात होता है। यह बात चीन सागर में भारतीयों की उपस्थिति को प्रमाणित करती है।[11] भारत और चीन के बीच नियमित व्यापारिक संबंध के साक्ष्य भी प्राप्त होते हैं। अरबों की भारतीय व्यापारियों के साथ प्रतिस्पर्धा के कारण भारत और चीन के व्यापारिक संबंधों को नुकसान हुआ। चोल शासक राजेन्द्र प्रथम ने दक्षिण–पूर्व एशिया के कई स्थानों पर कब्जा कर लिया था ऐसा करके वह चीन के लिए भारत से होने वाले व्यापारिक मार्ग को सुरक्षित करना चाहता था। इसके अतिरिक्त राजेन्द्र (1019 ई.) के शासन काल के तंजौर अभिलेख में चीनी स्वर्ण के दान का उल्लेख, चोल साम्राज्य और चीन के बीच व्यापारिक संबंधों की पुष्टि करता है। तंजौर के पास ही प्राप्त हुए सुंग साम्राज्य के 15 सिक्के दक्षिण भारत और चीन के बीच व्यापारिक संबंध की पुष्टि करते हैं। चीनी जहाजों की उच्च गुणवत्ता एवं चीनी नाविकों के समुद्री कम्पास के प्रयोग के कारण समुद्री व्यापार के क्षेत्र में चीन की स्थिति अच्छी थी। श्रीलंका एवं इण्डोनेशिया भी उचित भौगोलिक स्थिति में होने के कारण लाभप्रद देश थे।

पूर्व से पश्चिम की ओर आवागमन करने वाले जहाज मध्य में श्रीलंका में रूका करते थे। मलय जलडमरू और श्रीलंका के बीच मानसून की स्थिति के कारण सीधा आवागमन होता था। अधिकांश व्यापारियों का व्यापारिक संबंध मलय प्रायद्वीप के देशों से था। फारस की खाडी का मार्ग और लाल सागर जाने वाला मार्ग दोनो ऐसे मार्ग थे जो भारत को पश्चिम से मिलाते थे। समुद्री मार्ग के प्रवेश द्वार को बावेल मन्देव कहा जाता है। इन दोनो समुद्री व्यापारिक मार्गों ने पश्चिमी विश्व को प्राचीन भारत से जोडने का काम किया। फारस की खाडी से होता हुआ समुद्री मार्ग चीन के कैन्टन तक जाता था, मध्य में पडने वाले गुजरात के बन्दरगाह महत्वपूर्ण माने जाने लगे थे। लल्लन जी गोपाल के अनुसार पूर्वी तटों की अपेक्षा पश्चिमी तट मुस्लिम देशों के साथ व्यापार करने में अधिक महत्वपूर्ण थे क्योंकि पूर्वी तटों से मुस्लिम देशों की दूरी अधिक पड़ती थी इसलिए यहां से दक्षिणी पश्चिमी देशों की यात्रा अधिक लाभकारी थी। इस समय दक्षिणी पूर्वी एशिया में सामुद्रिक व्यापार का विकास क्रमशः इण्डोनेशिया से भारत के पूर्वी तट, भारत के पूर्वी तट से श्रीलंका और श्रीलंका से चीन तक हुआ। कासमस के अनुसार चीन, इण्डोनेशिया और दक्षिण भारत से होने वाला व्यापार सिलोन तक होता हुआ पश्चिमी देशों तक होता था। पारसियों के द्वारा वैजन्टाइन साम्राज्य को रेशम निर्यात किया जाता था। रेशम के व्यापार पर पारसियों का एकाधिकार था।[12]

अरबी जहाजों द्वारा प्रयोग में लाया जाने वाला प्रमुख व्यापारिक मार्ग दक्षिण–पश्चिमी समुद्र तट पर स्थित क्वीलोन बन्दरगाह से फारस की खाडी के लिए था। अलइदरिसी ने भी फारस की खाड़ी से भारत तक के एक समुद्री मार्ग का उल्लेख किया है। अलमसूदी ने भी ओमान, सिराफ, बसरा आदि देशों को जाने और वहां से पुनः चीन आने वाले जहाजों का वर्णन किया है। नवीं शताब्दी के मध्य तक चीन के लिए नियमित जलयान जाने लगे थे।[13] अबूजैद के अनुसार अधिकांश चीनी जहाज सिराफ से चलकर मस्कट जाते थे और क्वीलोन पंहुचते थे। गुजरात से विदेशों को निर्यात और आयात की जाने वाली वस्तुएं इसी समुद्री मार्ग द्वारा उत्तर में मस्कट और दक्षिण में क्वीलोन पंहुचाई जाती थी। एक अन्य मार्ग होरमुज, मकरान के तीज और सिन्ध के देवल आदि बन्दरगाहों से होता हुआ, फिर गुजरात से होता हुआ, दक्षिण में क्वीलोन और मालाबार तट के बन्दरगाहों से होता हुआ श्रीलंका तक जाता था। श्रीलंका से एक मार्ग बंगाल की खाड़ी तक और दूसरा निकोबार द्वीप के पूर्व में स्थित केदाह को जाता था। केदाह से भी दो मार्ग निकलते थे जिनमें से प्रथम दक्षिण पूर्वी द्वीप समूह को तथा दूसरा मार्ग हिन्द, चीन, चम्पा तथा टोकिंग की खाड़ी के तटीय प्रदेशों से होता हुआ केन्टन तक जाता था।[14]

अलबरूनी के अनुसार भारतीय समुद्र तट मकरान की राजधानी तीज से प्रारम्भ होता था और दक्षिण पूर्व में देवल तथा देवल के आगे कच्छ, सोमनाथ, खम्बात, भड़ौच, थाना आदि बन्दरगाह स्थित थे। इस समय तक तो भारत के विदेशी व्यापार के विकास में अरबों और चीनीयों की प्रमुख भूमिका रही। दसवीं शताब्दी तक पश्चिमी समुद्र तट के अनेक नगरों में अनेक मुस्लिम लोग निवास करने लगे थे। इन लोगों ने अरब से चीन तक फैले तटीय देशों में तथा हिन्द महासागर में व्यापार करना प्रारम्भ कर दिया था। जिसके कारण भारतीय व्यापार

में पिछड़ गये। इसके अलावा भारतीय व्यापारियों को मुस्लिम आक्रमणकारियों का भी अधिक भय था। अतः उन्हें आन्तरिक व्यापार अधिक सुगम लगा। मार्कोपोलो के अनुसार भारतीय जहाज होरमुज तथा फु–चाऊ को जाते थे। टुडेला के बैजंमिन के अनुसार भारतीय व्यापारी फारस की खाड़ी के किश द्वीप में अपना माल ले जाकर उसे यमन, मेसोपोटामिया और फारस के व्यापारियों द्वारा लाये गये माल से बदल लेते थे। ताबरी नामक फारसी इतिहासकार भारत और फारस के बीच घनिष्ठ संबंध का उल्लेख करता है। अजन्ता की गुफाओं की चित्रकारी से इस तथ्य की पुष्टि होती है।

ऐसा माना जाता है कि जहाज गहरे समुद्र से ना गुजरकर तट के साथ–साथ चलते थे और चप्पू चलाने और ताजा पानी लेने के लिए वे तट के लोगों से सम्पर्क जरूर रखते थे। भूमध्य क्षेत्र से चलने वाले वे जहाज जो पश्चिम से आते थे, लाल सागर होकर गुजरते थे और दक्षिण तट के सहारे होते हुए ये जहाज सिन्धु नदी के मुहाने पर स्थित देवल पत्तन पर जाकर रूकते थे। कैम्बे, सोपारा, थाना और सिन्डम बन्दरगाहों पर भारत के पश्चिमी तट से चलकर दक्षिण की ओर जाने वाले जहाज रूकते थे।[15] दक्षिण से आगे ये विलाम, मलय और मलय से चलकर श्रीलंका जाते थे। श्रीलंका से जहाज भारत के पूर्वी तट से होते हुए इण्डोनेशिया पंहुचकर चीनी पत्तनों की ओर चले जाते थे। भारत का समुद्री व्यापार अफ्रीका से भी होता था। अफ्रीका, कई बन्दरगाहों युक्त, एक विशाल महाद्वीप था ओर अरब से जुड़ा हुआ था। अरबों के माध्यम से ही भारत का अफ्रीका से समुद्री व्यापार हुआ करता था। ईसा की प्रारम्भिक शताब्दी में भारत और अफ्रीका के मध्य अच्छा व्यापार हुआ करता था। अतः साक्ष्यों से स्पष्ट है कि चोल शासन काल में प्रायद्वीपीय भारत के पूर्वी तटों से तो इण्डोनेशिया ओर चीन तक व्यापार होता था तथा पश्चिमी तट से फारस, अरब, अफ्रीका और भूमध्य सागर तक व्यापार होता था।

सन्दर्भ ग्रन्थ सूची

1. वंडर दैट वाज इंडिया, पृ. 19
2. डॉ. कैलाश चन्द्र जैन, प्राचीन भारतीय सामाजिक एवं आर्थिक संस्थाएं, पृ. 205–6
3. वैदिक इंडेक्स, भाग. ए पृ. 471–73
4. ऋग्वेद 10/155/3
5. मुकर्जी, आर.के., हिस्ट्री ऑफ इंडियन शिपिंग, पृ. 90
6. जातक जिल्द प्ए पृ. 127–129
7. राधा कुमुद मुकर्जी : हिस्ट्री ऑफ इंडियन शिपिंग, पृ. 82
8. रोमिला थापर, भारत का इतिहास, पृ. 95
9. प्रो. श्याममनोहर मिश्रा, प्राचीन भारत का आर्थिक जीवन, पृ. 291
10. ओमप्रकाश, प्राचीन भारत का आर्थिक इतिहास, पृ. 108
11. आर.के. मुकर्जी, हिस्ट्री ऑफ इंडियन शिपिंग, पृ. 174
12. आर.सी. मजुमदार, दि क्लिासिकल, पृ. 598
13. नियोगी, पुष्पा, इकनामिक हिस्ट्री, पृ. 174–176
14. नियोगी, पुष्पा, इकनामिक हिस्ट्री, पृ. 146
15. आर.सी. मजुमदार, दि ऐज ऑफ इम्पेरियल कन्नौज, पृ. 403

❖◆❖