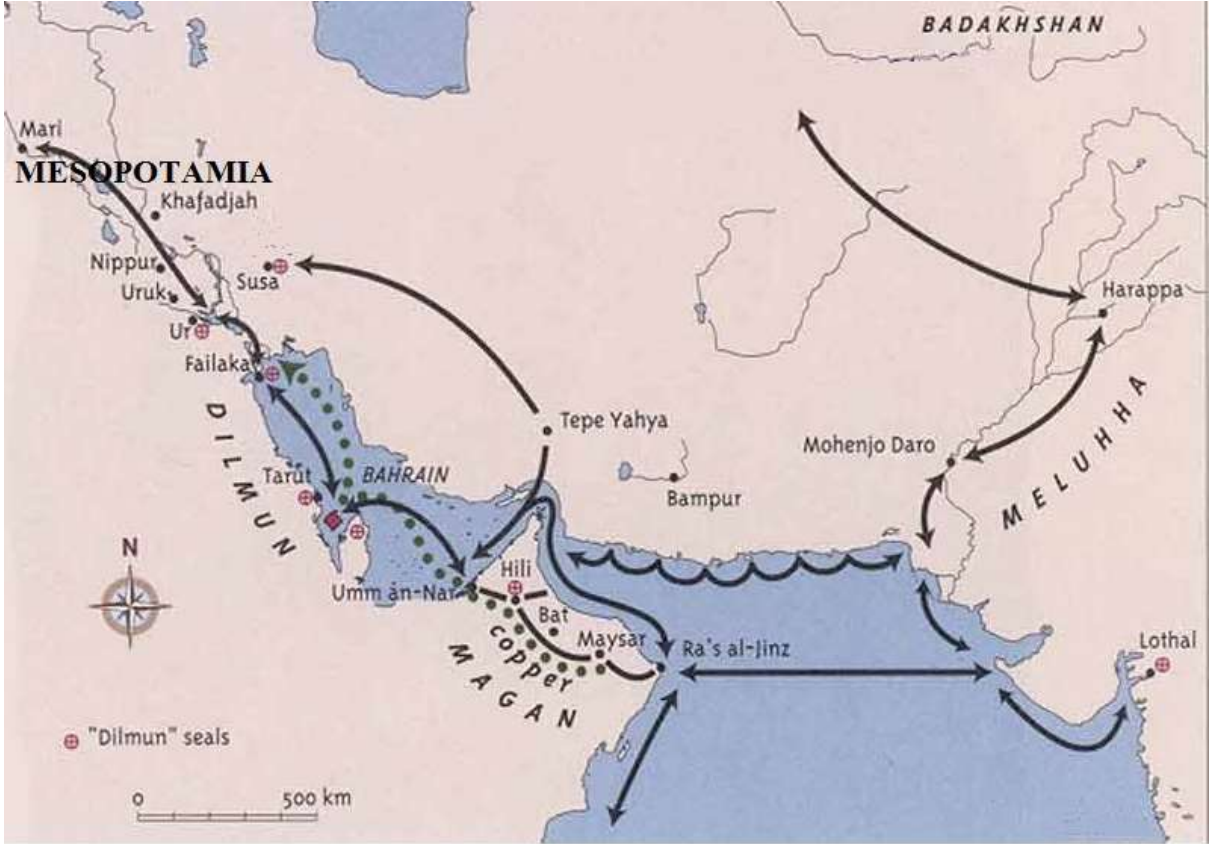


सिंदबादाचे पूर्वज

“व्यापाराचे निशाण मिरवू महासागरात,

जिंकुनी खंड खंड सारा”

साडेचार हजार वर्षांपूर्वी, सिंधु-खोऱ्यात कुणी हुरहुरता जीव नदीकाठी चालत दूरदेशींच्या खलाशांचं गाणं गात होता. सरल्या पावसाळ्यात त्याला अपार सागराचे वेध लागले होते. तो धाडसी दर्यावर्दी खलाशी होता. पावसाळा सरल्यासरल्या मेलुहहा (सिंधु-खोऱ्या)तल्या हराप्पाहून निघून अरबी समुद्रावाटे पर्शियन आखातात घुसायची त्याला ओढ लागे. त्याचं बाकदार कण्याचं सागवानी गलबत साग-शिसवीच्या लाकडाने, सुती कापडाने, तिळेलाच्या बुधल्यांनी लादून निघे. सोबत मेलुहहाच्या कारागिरांनी घडवलेले, निळयाभोर मौल्यवान लापिस लाझूलीचे, लालसर इंद्रगोपा (carnelian)चे आणि झिलईदार (faience) संगजिऱ्याचे देखणे दागिनेही असत.



मेसोपोटेमिया ते मेलुहहा सागरी व्यापारपट्टा

वाटेतल्या बंदरांत थांबत, जवळच्या मालाचा थोडा हिस्सा देऊन बदल्यात मागन (ओमान)च्या तांब्याची, उदाधुपाची आणि दिल्मून(बाहरेन)च्या पाणीदार मोत्यांची खरेदी होई. तसं शेलकं सामान घेऊन तो थेट मेसोपोटेमिया(इराक)पर्यंत मजल मारत असे. नेलेल्या सगळ्या मालाचा 'क्लीयरन्स सेल' करून तो तिथलं तलम सणाचं कापड (linen) आणि त्रिकोणी-चौकोनी नक्षीची, मातीची सुबक भांडी गलबतात भरून घेई.



मेसोपोटेमियाचं नक्षीदार भांडं

तशी सगळी उलाढाल करून परत हराप्पाला यायला बहुदा पाच-सहा महिन्यांच्या वरच काळ जाई. कधीकधी जास्तही वेळ लागे. एकदा मोठ्या वादळामुळे त्याला मागनहून निघता आलं नाही. एकदोनदा त्याने अती उत्साहाने युफ्रॅटिस नदीतून वरपर्यंत जाऊन कानेशा(तुर्कस्तानातलं शहर)च्या लोकरी कापडाचे तागे बांधून आणले! आणि एकदा तर इराणी चाच्यांना चकवताना जहाज भर समुद्रात भलतीकडेच भरकटलं. त्या सगळ्या वेळी सफर रेंगाळली. पावसाळा आला. सारी वाहतूक ठप्प झाली. मग नाइलाजाने पावसाळा संपेपर्यंत त्याला मेसोपोटेमियातच रहावं लागलं. पोटसाठी युफ्रॅटिसकाठी शेतीही करावी लागली. पुढल्या पावसाळ्यात मात्र घरशेती करायला तो मेलुहहात पोचला होता.

बाकीचे सगळेच खलाशी त्याच्याइतकी लांब पल्ल्याची सफर करत नसत. त्यांची धाव दिल्मूनपर्यंतच असे. दिल्मूनच्या मध्यवर्ती स्थानमाहात्म्यामुळे तो भोज्जा सर्वानाच

करावा लागे. तिथल्या खाऱ्या समुद्रातल्या गोड्या झऱ्यांतून पाण्याचीही सोय होई. काहीजण मेलुहहाहून तिथवर जा-ये करत तर काहीजण तैग्रिस-युफ्रॅटिसच्या मुखापासून दिल्मूनपर्यंत पर्शियन आखातात मागे-पुढे जात. त्यातला बराचसा प्रवास किनाऱ्याकाठीच चाले.

त्या खलाशांचा सागरी प्रवास शोधी-पारधी वृतीचा कलंदर प्रवास नव्हता. सुस्थापित, सुखवस्तू मानवाची ती हौशी, हव्यासी भटकंती होती.

सुमारे दहा हजार वर्षांपूर्वी, सव्वा लाख वर्षांच्या भ्रमंतीनंतर माणसाला शेती साधली आणि त्याने नद्यांच्या काठी गावं वसवली. धनधान्याच्या समृद्धीमुळे कामांमधलं वैविध्य परवडलं. सुतार-लोहार-विणकर-कुंभार वगैरे कलावंतांचे व्यवसाय बहरले. देवाचे आभार मानायची ऊर्मी जागली आणि गावकऱ्यांनी देवळं बांधली, पुजाऱ्यांची नेमणूक केली. गावांची शहरं झाली. स्थैर्य-समृद्धीमुळे मेसोपोटेमियात, इजिप्तमध्ये, सिंधु-खोऱ्यात संस्कृतीचा जन्म झाला. आबादी आबाद झाली आणि सुखाच्या अपेक्षा बदलल्या. अधिकच्या उत्पादनाच्या बदल्यात चैनीच्या वस्तू हव्याशा वाटायला लागल्या. घरगुती अदलबदलीच्या जागी व्यापार नावाचा नवा व्यवसाय निर्माण झाला. दूरदूरच्या शहरांशी धाडसी व्यापार-प्रवास सुरू झाला. आपल्या मेलुहहाकर खलाशाच्या सागरी मोहिमाही तशाच प्रवासाचा भाग होत्या.

मेसोपोटेमिया, इजिप्त किंवा सिंधु-खोरं या साऱ्या मूळ संस्कृती मोठ्या नदीकाठांवर वसलेल्या होत्या. त्या नद्यांच्या प्रवाहातून आणि तिथून पुढे कालव्यांतून तराफे, होडगी आणि जहाजं वापरून मालाची ने-आण करणं सोपं होतं. चाकू-वस्तऱ्यांची पाती बनवायला लागणारी, तुर्कस्तानातली काळी काच (obsidian) सुमारे चौदा हजार वर्षांपूर्वीच नदीतल्या होडग्यांतून युफ्रॅटिसच्या खोऱ्यात सगळीकडे पोचली होती. माणसांच्या रोजच्या दळणवळणालाही नद्या-कालव्यांचा मोठाच उपयोग होता. मेसोपोटेमियातल्या नद्या आणि तिथला वाराही उत्तरेकडून दक्षिणेकडे वहात असे. म्हणून त्यांच्यातली जहाजं दक्षिणेकडे जाताना शिडात हवा भरून झपाट्याने जात.

उतरेकडे जाताना नदीत मोठा बांबू रोवून नाव 'चालवली' जाई किंवा किनाऱ्यावरून चालणाऱ्या गाढवांकडून ओढून नेली जाई.



हॅएरदालचं वेताचं जहाज

मालाने लादलेले लाकडांचे तराफे मुक्कामाला पोचले की त्यांची लाकडंही सुटी करून विकली जात. एरवी तराफे नदीकाठच्या वेताचेच असत. नदीतली चेंडूच्या आकाराची होडगी (coracles) आणि आकडेबाज मिशीसारखी टोकं वळवलेली, सपाट बुडाची जहाजंही वेतानेच विणली जात. त्यांना 'पाणीबंद' करायला त्यांच्यावर डांबराची पुटं चढवली जात. त्या काळातल्या सीरॅमिकच्या भांड्यांवर आणि शिक्क्यांवर तशा जहाजांची सुबक चित्रं रंगवलेली असत. जहाजांच्या सीरॅमिक प्रतिकृती आणि खुद्द त्या वेतविणीचे तुकडेही उत्खननात सापडले आहेत. त्या नमुन्यांवरून हॅएरदाल ह्या साहसवीराने विसाव्या शतकात तसंच वेताचं जहाज विणून घेतलं आणि त्याच्यातून तैग्रिस-युफ्रॅटिसच्या मुखापासून रक्तसमुद्रापर्यंतचा प्रदीर्घ प्रवास करून दाखवला.

समुद्रात लोटायचं जहाज अधिक भक्कम बनवलं जाई. सपाट लाकडी बुडाला बरगड्यांसारख्या जाडजूड लाकडी तुळ्या जोडल्या की त्यांच्या आधाराने आडवी फळकुटं चढवता येत. ती फळकुटं वेताने बांधून पक्की केली जात. त्यांच्यामधल्या फटी वेताच्या विणकामाने भरल्या आणि वरून डांबर चोपडलं की झालं जहाज सागरसफरीला सज्ज. तशा पंच्याहत्तर फूट लांबीच्या जहाजांतून खराखुरा लांबपल्ल्याचा प्रवास चाले. इजिप्तच्या सहूरे नावाच्या फरोहाने पंट(सोमालिया)पर्यंत रक्तसागरी मोहीम पाठवली आणि जहाजं भरभरून मौल्यवान माल आयात केला अशी इजिप्तच्या चित्रलिपीत नोंद आहे.

सागरकिनाऱ्यावरची लोथाल-ढोलावीरासारखी बंदरंही वैशिष्ट्यपूर्ण होती. लोथालच्या गोदीत तीस टन वजनाची साठ गलबतं एका वेळी मावत! लोथाल बंदर साबरमतीच्या मुखाशी होतं. गलबत समुद्रपातळीहून जरा उंचावरच्या नदीच्या पातळीला जाताना त्याला धक्के बसू नयेत म्हणून तो पातळीपालट पध्दतशीरपणे, टप्प्याटप्प्याने होई. त्यात अतिशय प्रगत अभियांत्रिकी ज्ञान वापरलेलं होतं. समुद्रपातळीवरचं गलबत एका पाणकोठडी (lock)च्या एका बाजूने आत शिरे. ती बाजू बंद केली जाई. मग त्या कोठडीत पाणी भरून तिच्यातली पातळी वाढवली जाई. त्यानंतरच तिची नदीकडची दुसरी बाजू उघडे आणि गलबत अगदी अलगद नदीत शिरे. नदीतून समुद्रात जाताना त्याच्या उलट काम होई. स्कॉटलंडमध्ये अजूनही तशा पाणकोठड्या सर्रास वापरात आहेत.

पुरातन काळात व्यापारासाठी शिस्तबद्ध सागरसफरी होत. मौल्यवान लपिस लाझूली सात-आठ हजार वर्षांपूर्वीपासूनच सागरलहरींवर तसा स्वार झाला असावा. सहा हजार वर्षांपूर्वी किंवा कदाचित त्याच्याही आधीपासून पर्शियन आखातात मेसोपोटेमिया(इराक)-दिल्मून(बाहरेन)-मागन(ओमान)-मेलुहहा(सिंधु-खोरं) असा अडीच हजार किलोमीटर लांबीचा प्रस्थापित व्यापारपट्टा होता. त्यातली बरीचशी सागर-सफर किनाऱ्यालगत होत असली तरी ओमानपासून थेट कच्छ-गुजरातेतल्या लोथाल-ढोलावीरासारख्या बंदरांपर्यंत पोचायला वाटेतल्या खुल्या समुद्राशी झुंज द्यावी

लागे. त्यात अगणित संकटं येत. पिण्याचं पाणी संपणं हे त्यांच्यातलं सर्वांत छोटं संकट म्हणता येईल. पण मोठमोठी वादळं येत, इराणी चाच्यांचे हल्ले होत तर कधी खडकाळ किनाऱ्याला घासून नाजूक विणीच्या जहाजांना चक्क भोकं पडत. त्या सगळ्या गोंधळात गलबत भलतीकडेच भरकटत जाई. जमीन कुठल्या बाजूला आहे, जहाज कुठल्या दिशेने हाकारावं काही कळेनासं होई. मग मात्र 'काकानुगमना'चा जालीम उपाय योजला जाई. लांबपल्ल्याच्या वारीला निघालेल्या प्रत्येक जहाजात किमान एक तरी कावळा मुद्दाम टोपलीतून सोबत घेतलेला असे. भर समुद्रात कुठूनही त्या कावळ्याला सोडून दिलं की तो बिनचूक जमिनीच्या दिशेने उडत जाई. खलाशी निर्भरपणे त्याच्या मागून जहाज हाकारत.



निळा लापिस लाझूली आणि तांबडा इंद्रगोप

माल एका ठिकाणाहून दुसरीकडे पाठवताना तो नीट जोखून भरला जाई. त्याच्यासाठी मेलुहहाची खास एकसाची घडवलेली वजनंमापं वापरली जात. व्यापारी त्याच्यावर आपल्या नावाची मोहर उमटवून आपला मालकीहक्क प्रस्थापित करत. ती मोहर उमटवायचे शिकके त्या व्यापारपट्ट्यात सगळीकडे एकाच प्रकारे घडवलेले असत.

पुरातत्वशास्त्रज्ञांना ती वजनंमापं, ते मोहरशिके त्या सागरी व्यापारपट्ट्यातल्या अधल्यामधल्या, दिल्मून-मागनसारख्या अनेक ठिकाणी सापडले. मेसोपोटेमियाची त्रिकोणी-चौकोनी-नक्षीची आकर्षक भांडी थेट मेलुहहापर्यंत पोचलेली होती.

मेसोपोटेमियाच्या आणि इजिप्तच्या राजेराण्यांच्या कबरींमधल्या खजिन्यात भारतातला इंद्रगोप, अफगाणिस्तानातला लापिस-लाझूली आणि दिल्मूनचे पाणीदार मोती एकमेकांना बिलगून चिरनिद्रा घेत होते. आधुनिक तंत्रांनी त्या रत्नांची वयं आणि मूळस्थानं नेमकी ठरवता आली. मेसोपोटेमियाच्या पाचर-लिपी(cuneiform script)मध्ये दिल्मून-मेलुहहांची वर्णनं वाचता आली. संशोधनाला विज्ञानाची जोड मिळाल्यावर पुरातन काळातल्या त्या समुद्रसाहसांचा पुरावा सापडला.

दिल्मून-मेलुहहांच्या कोलंबसांनी किनाऱ्याकिनाऱ्यानेच जातानाही 'किनारा तुला पामराला' असं सागराला चिडवत आपल्या अनंत ध्येयासक्तीने इतिहासावर झेंडा रोवला. त्यांनी सागरावरच नव्हे तर साक्षात कालार्णवावरही मात केली!

डॉ. उज्ज्वला दळवी

-ujjwalahd9@gmail.com

(दैनिक लोकमतच्या सौजन्याने)