

ઘોઘા-દહેજ વચ્ચે ફેરી સર્વિસથી ગુજરાતમાં જળમાર્ગનું નવું પ્રકરણ શરૂ

૧૮૬૫ સુધી ઘોઘાથી મુંબઈ, સુરત, ખંભાત વચ્ચે આગબોટ ચાલતી હતી!

અમદાવાદ, રવિવાર
ભાવનગર પાસે આવેલા ઐતિહાસિક બંદર ઘોઘાથી સામે છેડે આવેલા દહેજ વચ્ચેની ફેરી સર્વિસ ગુજરાતના જળમાર્ગ ઈતિહાસમાં નવું પ્રકરણ શરૂ થયું છે. દરિયા સાથે ગુજરાતનો શહરનાબદી જૂનો સંબંધ છે. ૧૬૬૦ કિલોમીટર લાંબો દરિયાકાંઠો ધરાવતુ ગુજરાત રાજ્ય અનેક દેશો સાથે દરિયાઈ વેપાર-વ્યહાર ધરાવે છે. પરંતુ બે સ્થળો વચ્ચેનું અંતર ઓછુ થાય એ પ્રકારના

અંગ્રેજોએ ગુજરાતના નાના બંદરોનું મહત્ત્વ પારખીને બરાબર ૨૦૦ વર્ષ પહેલા ૧૮૧૭માં ઘોઘા અને ધોલેરા પર વિશેષ ધ્યાન આપ્યું હતું. જોવાની વાત એ છે કે બે સદી પછી પણ આ બન્ને બંદરો વિકસીત બની શક્યા નથી. તેમની ગણતરી પછાત બંદર તરીકે થાય છે. એ વખતે ૧૮૧૭માં આ બન્ને બંદરો પર વેપાર ફૂલે-ફાલે એ માટે માલ પર લેવાતી જકાત કાઢી નાખવામાં આવી હતી.

સાહિત્યમાં અમર સ્થાન ભોગવે છે. આ કહેવતનો મતલબ એવો કરી શકાય કે એક સમયે ઘોઘાથી છેક લંકા એટલે કે શ્રીલંકા સુધી જહાજ વ્યવહાર ચાલતો હશે. સાતસો વર્ષ પહેલા ૧૩૪૨માં આરબ પ્રવાસી ઈબ્ન ખતુતા પણ ઘોઘા આવ્યા હતા અને તેનું વર્ણન પોતાની પ્રવાસ-નોંધમાં કર્યું હતું.

૧૮૮૦માં ભાવનગર રાજ્યએ રેલવે

એક સમયે ગોહિલોની રાજધાની હતું

ઘોઘા એક સમયે ગોહિલોની રાજધાની પણ હતું. ભાવનગર રાજ્ય સ્થિર થયું એ પહેલા ગોહિલ રાજવીઓએ વિવિધ સ્થળોએ રાજધાની બદલાવી હતી. ગંભિરસિંહ ગોહિલે પોતાના ગ્રંથ 'ખજૂરત્સલ રાજવી'માં આ વાતનો ઉલ્લેખ કર્યો છે. ઘોઘા ખરેખર પછાત રહી ગયું તેની ચારી તેની વસતી પણ ખાય છે. ૧૮૭૨માં થયેલી ગણતરી પ્રમાણે ઘોઘાની વસતી ૯૫૭૧ હતી. સવા સદી કરતા વધુ સમય પછી ૨૦૧૧ની છેલ્લી ગણતરી પ્રમાણે ઘોઘાની વસતી માત્ર ૧૨,૨૦૮ જ છે. ગુજરાતના અનેક શહેરોની વસતી પાંચ-પંદરગણી વધી ગઈ છે, જ્યારે સતત ઉપેશાનો ભોગ બનેલા ઘોઘાની વસતીમાં વીસકેટકા જેવો નામનો જ વધારો થયો છે.

લાઈન શરૂ કરી અને ભાવનગર સુધી પાટા નંખાયા પછી ઘોઘાનું મહત્ત્વ ઘટતું ગયું. એ પહેલા તો ઘોઘાના કાઠે ૫૦થી માંડીને ૨૫૦ ટન સુધીના જહાજો પણ બંધાતા હતા. હવે ફેરી સર્વિસ શરૂ થશે અને કાયમી ચાલુ રહેશે તો સવા સદી કરતા વધુ સમય પછી ફેરીથી આ બંદરની રોનક આવશે.

અમેરિકાના ગૃહયુદ્ધથી ઘોઘાનો વેપાર વધ્યો હતો

એક સમયે બ્રિટન અને યુરોપના અન્ય દેશો કપાસની આયાત અમેરિકાથી કરતાં હતા. પણ ૧૮૬૨થી ૧૮૬૫ સુધી ચાલેલા અમેરિકી ગૃહ યુદ્ધને કારણે અમેરિકામાં કપાસનું ઉત્પાદન ખાડે ગયું હતું. એ વખતે ભારતના કપાસની ડિમાન્ડ વધી હતી. આ કપાસની મોટેપાયે નિકાસ ઘોઘા બંદરેથી થતી હતી. એ યુદ્ધ સમાપ્ત થયા પછી ફેરીથી ઘોઘા ખાતેથી થતી કપાસની નિકાસમાં મંદી આવી હતી. તો પણ ઘોઘાથી એ વખતે ૧,૭૬૦ ટન રૂ પરદેશ પહોંચ્યું હતું.

જળમાર્ગનો હવે પ્રથમ પ્રયોગ ઘોઘા-દહેજ વચ્ચે શરૂ થયો છે.

બ્રિટિશરોએ પહેલેથી જ ઘોઘાનું મહત્ત્વ પારખીને બંદર તરીકે વિકસાવવાની શરૂઆત કરી હતી. ઘોઘાથી લઈને ખંભાત, સુરત અને છેક મુંબઈ સુધી આગબોટની સફર થતી હતી. આ આગબોટ સફર ૧૮૫૨થી ૧૮૬૫ સુધી એટલે કે દોઢસો વર્ષ પહેલા સુધી ચાલુ હતી. ત્યારે આગબોટનો જ યુગ હતો, માર્ટે એ વાહનો ઘોઘાથી મહત્ત્વના બંદરો વચ્ચે ચાલતા હતા.

ધોલેરા બંદરેથી કચ્છ અને ગુજરાતની સામગ્રી નિકાસ થતી હતી. તો ઘોઘા બંદરનો મુખ્ય ઉપયોગ અફિણની નીકાસ કરવા માટે થતો હતો. માળવામાં પેદા થતું અફિણ કપડવંજ-લુણાવાડા થઈને ઘોઘા પહોંચતું હતું. અહીંથી જહાજોમાં ભરીને તેને ચીન મોકલવામાં આવતું હતું. ચીની પ્રજા સતત અફિણના ઘેનમાં મસ્ત રહે એટલા માટે અંગ્રેજો ત્યાં અફિણની ખેતી કરાવતા હતા અને પરદેશથી પણ સતત અફિણ ઠાલવી ચીનને ઘેનમાં રાખતા હતા. આજનું મદમસ્ત બનેલું ચીન ૧૯મી સદીના મધ્યભાગ સુધી બ્રિટિશરોના તાબામાં હતું અને ઘણીખરી પ્રજા અફિણને કારણે પાયમાલ થઈ હતી.

૧૮૩૧થી લઈને ૧૮૪૬ સુધીના પાંચ વર્ષમાં ઘોઘા બંદરેથી રૂપિયા ૧૪ લાખની કિંમતની ૧૪૦૦ પેટી અફિણની નિકાસ પામી હતી. એ જમાના પ્રમાણે એ આંક ઘણો મોટો હતો. ઘોઘાથી નિકાસ પામતી બીજી મહત્ત્વની ચીજ કાશ્મીરી શાલ હતી. ૧૮૩૪થી લઈને ૧૮૪૬ સુધીના સવા દાયકામાં ઘોઘાના કાંઠેથી રૂપિયા ૧૦ લાખની કિંમતની શાલ નિકાસ કરવામાં આવી હતી. ઘોઘાની બંદર સમૃદ્ધિનો ઉલ્લેખ કરતી કહેવત 'લંકાની લાડીને ઘોઘાનો વર' પણ ગુજરાતી

બસસો વર્ષ પહેલાં ૧૮૧૭માં માલ પરની જકાત કાઢી નાખીને ઘોઘા-ધોલેરાનો વિકાસ કરવા પ્રયાસ થયો હતો : ઘોઘાથી ચીન સુધી અફિણની નિકાસ થતી