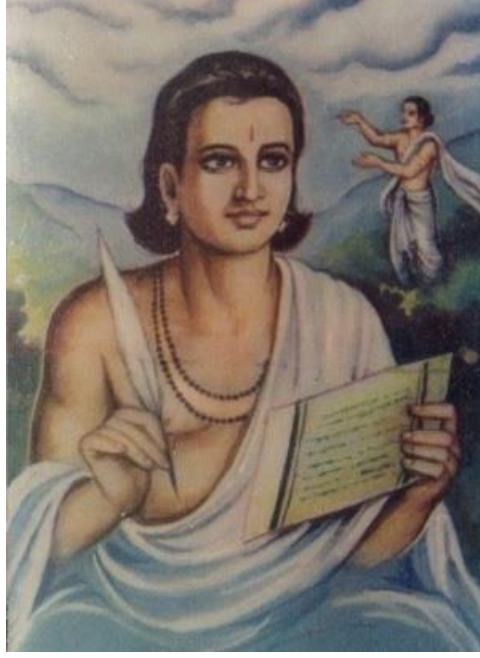


## मनोरथा चल त्या सफरीला

(कालिदासकालीन प्रवास)



“विरहव्यथेने व्याकुळलेला यक्ष कुणी एक  
कर्तव्यामधि केली त्याने घोर आगळीक”

अशी गोष्ट सांगायला कालिदासाने सुरुवात केली. रामगिरी पर्वतावरच्या त्या शापित यक्षाची प्रिया देवांच्या अलकापुरीत रहात होती. 'मीही तुझ्याइतकाच व्याकुळलो आहे. चार महिन्यांनी शिक्षा संपेल. तोवर धीर धर' असा संदेश तिला पोचवायला यक्ष दूताच्या शोधात होता. तेवढ्यात त्याला पहिला कृष्णमेघ दिसला. त्याने निरोप्या म्हणून तो मेघच निवडला; त्याला कुड्याच्या फुलांचं अर्घ्य दिलं आणि संदेश नेण्यासाठी रामगिरी पर्वतापासून अलकापुरीपर्यंतचा 'मेघावलोकनी' रस्ता सांगितला.

खरं तर त्याने त्या मेघाला कैलासापर्यंत हंसांची सोबत दिली होती. पण वाट जराही चुकू नये म्हणून कालिदासाने त्याच्यासाठी मधल्या सगळ्या रस्त्याचा शाब्दिक नकाशाच काढला! तेही कमी पडेल असं वाटलं म्हणून प्रत्येक ठिकाणचे बारकावे सांगितले. रामगिरीजवळचे हत्ती, थोडं पश्चिमेला गेल्यावर लागणारी नुकती नांगरलेली शेतं; मग सरळ उत्तरेला गेलं की आमकूट; पुढे खडकाळ

विंध्य पर्वतावरून अनेक निर्झरांतून झुळझुळणारी, गजराजाला नटवणाऱ्या झिरमिळ्यांसारखी रेवा नदी; नुकत्या विझलेल्या वणव्याचा सुगंध हुंगत मार्ग दाखवणारा चातक; दर्शन प्रदेशातले जांभळांनी लगडलेले वृक्ष असे तपशील सांगितले. वाटाडे हंस विश्रांतीला कुठे थांबतील त्याचीही सूचना दिली! उज्जैनीच्या स्त्रियांचं रसिक वर्णन तर केलंच पण त्या नगरातल्या आख्यायिकाही सुनावल्या! वाटेतल्या देवळांच्या खुणा सांगितल्या. मेघाला हिमालयात पोचवल्यावर तिथल्या याकच्या केसांचीही कालिदासाला आठवण राहिली! त्याच्या शाब्दिक नकाशाचं अनेक रसांच्या रंगांनी नटलेलं बहारदार शब्दचित्र झालं.

### **कल्पना कालिदासस्य..**

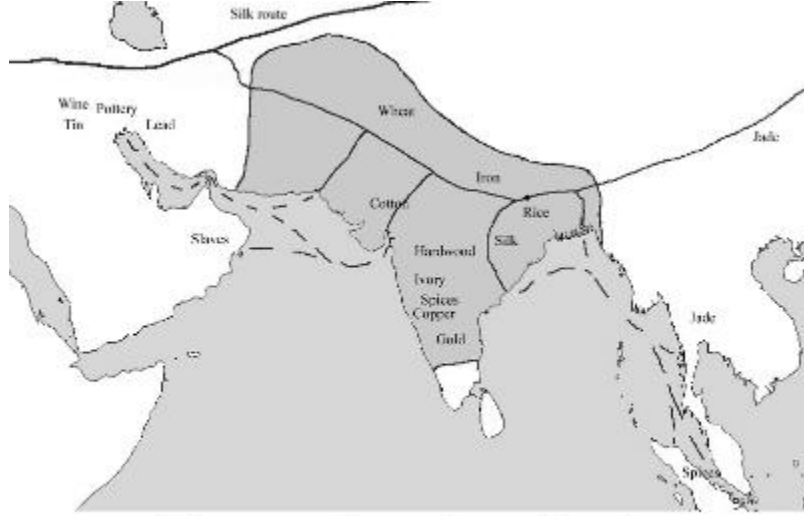
मेघदूतातल्या वर्णनातली निर्विन्ध्या नदीतल्या भोवऱ्याला दिलेली नाभीची आणि रोडावलेल्या सिंधू नदीला दिलेली विरही स्त्रीच्या वेणीची उपमा कालिदासाची हे खरं. पण त्या साऱ्या 'वाटसरू' काव्यामधली वाट, तिचा भौगोलिक तपशील ही कालिदासाची कल्पना नव्हे. तो तपशील ऐतिहासिक पुराव्यांनिशी इतरत्र नोंदलेला सापडतो! तो कालिदासाला पाठ होता! त्या वाटेवरून स्वतः गेल्याखेरीज हे असं तपशीलवार वर्णन जमणं शक्य नाही.

कालिदास मनाचा कवी आणि हाडाचा प्रवासी होता. तो भारतभर भटकला होता. असं म्हणतात की अखेर त्याचा श्रीलंकेत खून झाला! अशा प्रवासी कवीने उज्जैन ते हिमालय हा शेकडो मैलांचा प्रवास स्वतः केला असणं शक्य आहे. काही पर्वतशिखरांवरून, मेघाच्या नजरेतून त्याने खाली पाहिलंही असेल. निदान तिथली अनेक वर्णनं त्याने मन लावून ऐकली असतील. बाकीचं काम बिनतोड पुरं करायला कालिदासाच्या मनाचा सॅटेलाईट कॅमेरा समर्थ होता. पण 'जमीनी हकीकत' खऱ्याखऱ्या प्रवासातूनच मिळालेली होती.

### **कसा होता कालिदासाच्या काळातला प्रवास?**

कालिदासाच्या काळाच्या प्रवासाचं वर्णन जैन साहित्य आणि जातककथा यांच्यात अनेक ठिकाणी विखुरलेलं आहे. साधारण त्याच काळात फा हियेन, ह्यू एन त्संग, यित्सिंगसारखे बौद्धधर्माचे अभ्यासक मूळ बौद्धग्रंथांच्या शोधात भारतात आले. त्यांनी ग्रंथ अभ्यासले; त्यांची भाषांतरं केली; तशीच त्यांनी त्या वेळची शहरं, घरं, माणसंदेखील बुद्धाच्या आठवणींच्या चष्म्यातून वाचली आणि आपल्या भाषेत नोंदून ठेवली. बुद्धकाळापासून झालेले बदलही जाणीवपूर्वक नमूद केले. त्यांच्या

उल्लेखांना पूरक अशी माहिती कौटिल्याच्या अर्थशास्त्रातही सापडते. संदेश पोचवणं, लढाईसाठी सैन्य पाठवणं, कुतूहलापोटी एका गावाहून दुसऱ्या गावाला जाणं ही त्या काळातल्या प्रवासाची दुय्यम कारणं होती. अनेक भाविक तीर्थयात्रेसाठी दूरची मजल गाठत. बौध्द आणि जैन भिक्षूंनी धर्मप्रसारासाठीही प्रवास केला. पण सुरुवातीपासून मुख्य उद्देश होता तो व्यापाराचा!



गौरव सागराज्य आणि त्यातले व्यापारी मार्ग

त्या काळात व्यापारी तांडे देशाच्या पूर्व किनारपट्टीवरच्या विशाखापट्टणम, मासुलीपट्टणम वगैरे बंदरांतून चीनचं रेशीम, मलायाचे मसाले यांसारखा माल खरेदी करत. शिवाय रत्नं, मोती, हस्तिदंत, सुती कापड, साग, चंदन, तिळेल, तांदूळ, मसाले वगैरे भारतीय मालही वाटेवर भरून घेत. तो ऐवज घेऊन त्या श्रेष्ठींच्या गाड्या देशाच्या वायव्येला जात. तिथून त्या ऐतिहासिक 'सिल्क रूट' किंवा रेशीमवाट ओलांडून मंगोलियातल्या सिन्क्यांगपर्यंत जात. इसवी सनपूर्व तीन-चारशे वर्षांपासूनच भारताच्या वायव्य सरहद्दीवर जंगी बाजार भरत. निर्यात होणारा माल रोम, ग्रीसपर्यंत पोचे. इजिप्तच्या राण्यांना आणि मर्मीनाही नेसायला भारतीय मलमलच लागे. निर्यात होणाऱ्या मालाच्या बदल्यात भारतात थैल्या भरभरून सोन्याचांदीची आवक होई. शिवाय खास राजांसाठी ग्रीस आणि इटलीहून मद्याची आयात होई. भारतीय तीळतांदूळ खाल्लेले असल्यामुळे ग्रीसच्या दांडग्या युवतीही भारतीय राजमहालांचं रक्षण करायला येत! इसवी सनाच्या दहाव्या शतकापर्यंत हा मालाचा आंतरराष्ट्रीय प्रवास चालू राहिला.

जातककथांमध्ये अनेक व्यापाऱ्यांच्या कहाण्या आहेत. आपला स्वतःचा तांडा जमवून किमान एकदातरी सरहद्दीपर्यंतची मोहीम काढावी आणि गडगंज संपत्ती कमावावी हे स्वप्न त्यांच्यातल्या प्रत्येकाने उरी जपलेलं असे. त्यासाठी ते आपलं सर्वस्व पणाला लावायला तयार असत. त्या सर्वस्वाची किंमत त्या दूरच्या प्रवासासाठी पुरेशी नसली तर ते अक्वाच्या सक्वा दराने कर्ज काढत; इतर व्यापाऱ्यांच्या तांड्यांत सामील होत. वाटेतले सगळे धोके, हाल-अपेष्टा, दगदग यांची पूर्ण कल्पना असली तरीही काफिल्याबरोबर ते स्वतःच जात; काही झालं तरी आपला ऐवज ते एखाद्या भाडोत्री मुकादमाच्या स्वाधीन करत नसत. नगरातल्या धनिकांकडे अमाप पैसा असे. तो पैसा ते व्यापाऱ्यांना सफरीसाठी कर्जाऊ देत आणि पैसा आणि व्यापारी या दोघांनाही आपल्या कामाला जुंपत. कर्जासाठी तारण म्हणून व्यापारी त्या धनिकांना सोनं, रुपं, तांबं यांसारखे धातू देत. धनिक त्या धातूची व्यापाऱ्यांना पावती देत. त्या धनिकांचा नावलौकिक चांगला असला तर ती पावती भारतभरच नव्हे तर मध्यपूर्व, भूमध्यसागरी देश वगैरेंतही पैशासारखी वटवता येत असे. तीच जगातली सुरुवातीची 'बैलावरची वरात'! तशा वराती म्हणजे हुंड्या किंवा ट्रॅव्हलर्स चेक्स फक्त व्यापाऱ्यांनाच नव्हेत तर यात्रेकरूंना आणि इतर प्रवाशांनाही मिळू शकत.

रानावनातून, वाळवंटातून महिनोन् महिने चालू रहाणाऱ्या त्या व्यापाऱ्यांच्या वाटचालींची, सामाजिक कल्पनाशक्तीचा भरपूर मीठमसाला लावलेली असंख्य वर्णनं बौध्द वाङ्मयात अनेक ठिकाणी सापडतात.

त्या प्रवासाचा दांडगा अनुभव असलेला एखादा जाणकार माणूसच काफिल्याचं नेतृत्व करायला लायक असे. त्यासाठी 'सार्थ' म्हणजे त्या काळातली ट्रान्सपोर्ट एजन्सी मदतीला धावून येई. महाभारतात अशा 'महासार्था'चा उल्लेख आहे. महासार्थांकडे हजारो घोडे, बैल, रथ, गाड्या, उंट, हत्ती, गाढवं आणि कामगार असत. तशा एजन्सीच्या जनरल मॅनेजरला 'रथस्पती' म्हणत. अशी ट्रान्सपोर्ट एजन्सी केवळ आंतरप्रांतीयच नसे तर ती मध्यपूर्व, इजिप्त, सीरिया, फीनीशिया(ग्रीस), चीन वगैरे देशांतही काम करत असे. अशी एजन्सी आपल्या ग्राहकांची सर्वतोपरी काळजी घेत असे. युधिष्ठिराच्या शब्दांत सांगायचं तर 'पुरुषाच्या दिमतीला जशी घरी बायको असते तसेच परदेशात सार्थ असतात!' अशा एजन्सीने नेमलेला जाणकार नेता तो 'सार्थवाह.'

सगळ्या लवाजम्याची भिस्त सार्थवाहावर असे. काफिल्याचं संरक्षण, त्याचं सुखरूप मुक्कामाला पोचणं, मोहिमेचं यशस्वी होणं, अपेक्षेप्रमाणे नफा कमावणं हे सारं त्याच्या कर्तृत्वावर अवलंबून असे. तांड्यातला कुठलाही माणूस त्याच्या आज्ञेबाहेर जात नसे.

काफिला निघण्यापूर्वी त्याची तयारीच कित्येक दिवस चालत असे. अनेक गाड्या, खटारे, छकडे जमवणं; ते ओढायला आणि माल वहायला पुरेशी ओझ्याची जनावरं मिळवणं; त्यांच्या चाऱ्याची तरतूद करणं; दर मुक्कामाला लागणारा लाकूडफाटा आणि शिधा घेणं; कुणी आजारी पडलं तर उपचारासाठी औषधं गाठीला ठेवणं आणि सर्वात महत्वाचं म्हणजे मोहिमेच्या दरम्यान तांड्याच्या सगळ्या गरजा पुरवण्याइतकं पाणी मोठाल्या रांजणांत भरून घेणं ही त्या तयारीतली केवळ अत्यावश्यक कामं. इतर बारीकसारीक उस्तवारीही थोडीथोडकी नसे. त्यासाठी सार्थवाह अनेक हरकामे गडी सोबत घेत असे. गाड्या, घोडे, बैल या साऱ्यांची देखभाल करणारा एक 'भंडी' नावाचा अधिकारीही बरोबर असे. लवाजम्यातले इंजिनियर पुढे जाऊन रस्त्यांची पहाणी आणि गरजेनुसार डागडुजीही करून येत.

झुंजुमुंजू होताहोताच लाकडी चाकांची खडखड-कुरकूर करत सगळा तांडा लांबलचक, शिस्तशीर रांग धरून, धुरळ्याचे ढग उडवत मार्गी लागत असे. त्या धुरळ्याने डोळे चुरचुरत, घशाला कोरड पडे. सगळ्या ताफ्याची जबाबदारी शिरावर बाळगणाऱ्या सार्थवाहाला तशी प्रकृतीची कुरबूर कशी परवडणार? धुरळ्याचा मारा टाळायला तो युक्ती करत असे. वारा समोरून येत असला तर तो आपली गाडी रांगेच्या अग्रभागी ठेवत असे. जर वारा पाठून, प्रवासाच्या दिशेनेच जात असला तर मात्र तो आपली गाडी पिछाडीला, सर्वात शेवट ठेवी.

### **इथेच टाका तंबू**

वाटेत सराया लागत. पण सार्थवाहाचा जीव त्याने अविश्रांत मेहनत घेऊन जमवलेल्या लवाजम्यात गुंतलेला असे. गाड्या, जनावरं, माल सारं बाहेर उघड्यावर सोडून त्याला सराईमध्ये झोप लागलीच नसती. तो काफिल्याच्या कुशीतच विसावत असे. तिन्हीसांजा झाल्या की फिरती चाकं विसावत आणि अनेक चक्राकार रांगांमध्ये एक वर्तुळाकार तळ ठोकला जाई. बैल आणि माल मधोमध ठेवून त्यांच्याभोवती सारेजण सजग निजत. तळासभोवार जागोजाग शेकोट्या असत. त्यांच्यावर अन्नही शिजे आणि हिंस्र पशूही आगीला वचकून दूर रहात. शिवाय चार चार तासांच्या तीन पाळ्या ठरवून रात्रभर जागता पहारा असेच. तांबडं फुटताच पुन्हा बैलांच्या घंटांच्या तालावर काफिला कूच करी.

काफिला नदीकाठी पोचला की तिथे मुक्काम ठोकावाच लागे. खरं तर त्या काळात गावोगावी कसबी सुतार होते; नगराबाहेरच्या खंदकांवर पूल असत. पण कुठल्याही नदीवर मात्र पूल नव्हते.

बहुतेक नद्यांना पायी ओलांडण्याजोगा उथळ भाग असे. गाडीवांनांना अशा पाणउतारांची खडान् खडा माहिती असे; ते आपल्या सगळ्या चमूला सांभाळून पैलतीरी घेऊन जात. पात्र फारसं रुंद नसलं तर काही झाडं पाडून त्यांच्या बुंध्यांचाच तात्पुरता साकव केला जाई. रुंद आणि खोल प्रवाहातून पार व्हायला मात्र तराफेच बांधावे लागत. झेलमचा वेगवान प्रवाह ओलांडायला शिकंदराने स्थानिक भारतीय सुतारांकडून भारतीयच लाकडाची होडगी बांधून घेतली होती!

### **किर्र बोलते घन वनराई**

सगळा ताफा जंगलातून नेणंही सोपं काम नव्हतं. जंगलांत उघडेवाघडे रहाणारे, विषारी बाणांनी अचूक लक्ष्य साधणारे रानटी लोक रहात. वाल्या कोळी त्यांतलाच एक. त्यांच्या देवतांना नरबळी प्रिय असे. एकटादुकटा वाटसरू त्यांच्या तावडीतून सुटत नसे. पण पहारेकऱ्यांसकट इतक्या मोठ्या संख्येने चाललेल्या ताफ्याच्या वाटेला ते जात नसत.

कालिदासाच्या काळानंतर दोनशे वर्षांनी यित्सिंग नावाचा चिनी यात्रेकरू नालंदाला जाण्यासाठी एका व्यापारी तांड्यात सामील झाला होता. वाटेत तो फार आजारी झाला. त्याला तसाच सोडून काफिला पुढे निघून गेला. 'गोन्या कातडीचा नरबळी वनदेवांना अधिक आवडतो' हे यित्सिंगाने ऐकलेलं होतं. त्याने अंगभर चिखल माखून घेतला आणि रानटी जमातींसारखीच कमरेला पानझूल बांधली. त्या वेषामुळे किंवा केवळ दैव बलवत्तर असल्यामुळे तो तसाच हळूहळू चालत नालंदाला पोचला!

पण काफिल्याला खरं भय असे ते रानातल्या सशस्त्र दरोडेखोरांच्या टोळ्यांपासून. काफिल्याकडे असलेला मौल्यवान माल लुटायला त्या धाडशी टोळ्या गनिमी काव्याने हल्ला करत. त्यांच्यापुढे काफिल्याची धडगत नसे. पण त्यासाठी गावागावातले शिपाई काफिल्याच्या संरक्षणाला सज्ज असत.

### **दूर तलक फैला वीराना**

जवळचं अन्नपाणी पुरवून पुरवून वापरत, अफाट पसरलेलं वाळवंट पार करणं हे काफिल्यासमोरचं सर्वात मोठं आव्हान असे. तिथे विषारी वनस्पती आणि चावरे प्राणी यांसारख्या अडचणी तर

असतच शिवाय ओयासिसच्या जवळपासच्या पुळणीत माणसाचे पाय रुतवणारी, त्याला खोल खोल ओढून घेणारी दलदलही असे.

वाळवंटातला अफाट एकाकीपणा आणि फसवी मृगजळं माणसांना सैरभैर करत. त्यांच्या हातून अतर्क्य चुका होत. सार्थवाहाला तशा चुकांची आणि अडचणींची पूर्ण कल्पना असे. म्हणूनच तो वाळवंटात घुसण्यापूर्वीच्या शेवटच्या विहिरीतून पुढच्या सगळ्या प्रवासाला पुरेल इतकं पाणी भरून घेई. त्याच वेळी तो सगळ्या काफिल्याला एकत्र बोलावून कुठल्याही अनोळखी झाडाझुडपाची पानं-फुलं-फळं न खाण्याबद्दल आणि काफिला सोडून जराही इकडेतिकडे न जाण्याबद्दल ताकीद देत असे. पाण्याचं तर रेशनिंगच होत असे. पाण्याचा एक थेंबही वाया न घालवायचं पथ्य त्या सगळ्यांना काटेकोरपणे पाळावं लागत होतं. वाळवंटातलं चणचण ऊन टाळण्यासाठी वाळू जरा निवल्यावर तिन्हीसांजांनंतरच तिथला प्रवास केला जाई. दिवसाचा सगळा वेळ गाड्यांच्या सावल्यांत लोळण्यात आणि झोपण्यात घालवला जाई.

### **कारवाँ भटक गया**

रात्रीच्या अंधारातल्या प्रवासाचा वाटाड्या किंवा 'थलनिय्यामक' खास असे. त्याला भरभक्कम पगार दिला जाई. रांगेतल्या पहिल्या गाडीत तो पाठीवर उताणा निजून टक्क उघड्या डोळ्यांनी नक्षत्रं न्याहाळत असे. त्यावरून दिशा ठरवून तो मागून येणाऱ्या लांबलचक रांगेला मार्गदर्शन करत असे. रांगेतली सगळी माणसं जिवाच्या भयाने एकमेकांची पाठ धरून चालत. त्या बारा तासांच्या प्रवासात त्या संपूर्ण रांगेचं भवितव्य त्या थलनिय्यामकाच्या हातात असे. त्याला डुलकी लागली तर सगळ्या काफिल्याची वाट चुके; तो भलतीकडे भरकटत जाई. तो घाण्याच्या बैलासारखा गोल फिरून पुन्हा त्याच जागी पोचला तरी मोलाचा वेळ वाया जाईच. जवळचं बहुमोल अन्नपाणी उगाचच खर्ची पडलेलं असे. प्रवासाचा सारा हिशेब चुके. त्यानंतर नशिबाने कुठे विहीर लागली तर वेळ निभावली जाई. नाहीतर साऱ्यांचे फक्त सांगाडे सापडत.

यित्सिंगाच्या पन्नास वर्ष आधी भारतात आलेला ह्यूएनत्संग एकटाच वाळवंटातून जात असताना चुकला; त्याच्याजवळचं अन्नपाणी संपलं. सुदैवाने त्याच्याजवळ घोडा होता. केवळ त्या घोड्याने सहजप्रेरणेने एक ओयासिस शोधून काढलं म्हणून ह्यूएनत्संगाची ती सफर पुरी झाली! असल्या संकटांमध्ये भीतीच्या गूढगडद छटा भरायचं काम लोककथा आणि वदंता करत.



## ह्यूएनत्संग आणि त्याचा घोडा

जातककथांतली एक गोष्ट वाळवंटातली अशीच एक भयकथा सांगते, 'एका अननुभवी सार्थवाहाला भुतांनी भुलवलं आणि त्याच्या जवळचं सगळं पाणी ओतून टाकायला लावलं. मग त्यांनी त्याची वाटही चुकवली. तहानेने व्याकुळलेल्या गुरां-माणसांचं मांस खाऊन भुतं तृप्त झाली! वाळवंटात इतस्ततः विखुरलेल्या पांढऱ्याफेक हाडांनीच जगाला ती करुण कहाणी कळवली.'

अशा दुर्घटनांमध्ये जे प्रत्यक्ष गोवले जात ते तर मृत्युमुखी पडतच पण ज्या व्यापाऱ्यांनी आपला भरमसाठ पैसा नफ्याच्या हावेने त्यात गुंतवलेला असे त्यांची भाग्यंही रसातळाला जात. गौतम बुद्धांनी धर्मोपदेशाच्या निमित्ताने असा प्रवास स्वतः केलेला होता; त्यांना त्यातले धोके चांगलेच ठाऊक होते. सर्वसाधारण माणसांना संसारातले मोह समजावून सांगायला त्यांनी अशा लालची मोहिमेचं रूपक वापरलं. ते रूपक व्यापाऱ्यांना सहज पटलं. ते प्रवासात सार्थवाहाची आज्ञा ज्या इमानेइतबारे पाळत तितक्याच भक्तिभावाने त्यांनी भगवानांचा उपदेश पाळला.

दोन हजार वर्ष लोटली. अजूनही जगातल्या बहुतेक वाळवंटांतल्या प्रवासाची गत अशीच आहे. एकटादुकटा परका प्रवासी वाट चुकला तर कित्येकदा त्याची हाडंसुध्दा नजरेला पडत नाहीत.

### **मार्ग त्यांचा वेगळा**

त्या काळात इतका दूरचा प्रवास करण्याजोगे पक्के रस्ते होते तरी का?

बौद्ध काळात व्यापाऱ्यांचा सुकाळ होता. धर्माला भरभरून देणाऱ्या देणारे धनाढ्य श्रेष्ठी किंवा सेठी व्यापारीच होते. त्यांचा व्यापार सुरळीत चालण्यासाठी त्यांना उत्तम रस्त्यांची गरज होती. देशातला मौल्यवान माल व्यापारीपेठांत पोचवणाऱ्या रस्त्यांवर देशाची आणि पर्यायाने राजाची भरभराट



अवलंबून होती. मौर्य साम्राज्य इंग्रजांच्या हिंदुस्तानापेक्षा अधिक विस्तृत होतं. त्याच्या कोनाकोपऱ्यावर राजाचा अंकुश चालवायलाही तिथवरच्या दळणवळणाची उत्तम सोय असणं महत्वाचं होतं. म्हणूनच दीड-दोन हजार वर्षांपूर्वीचे राजे वाहतुकीच्या मार्गावर डोळ्यांत तेल घालून लक्ष ठेवत.

### **रस्ते बांधा रे, बांधा रे!**

वेदकाळात तर ऋषीच रस्ते बांधत. पण इसवीसनापूर्वीच्या चौथ्या शतकात रस्त्याच्या कामासाठी कित्येक तंत्रज्ञ, इंजीनियर, भूगोलतज्ञ, भूगर्भशास्त्रज्ञ योजले जात. त्या काळातल्या सैन्यातही एक इंजिनियरिंग विभाग असे. सैन्य रस्त्यावरून कूच करत असताना त्यांच्याकडून गरजेनुसार पुढचे रस्ते तत्काळ बांधून घेता येत. ओळंबा टाकून, यांत्रिक याऱ्या वापरून कन्याकुमारी ते श्रीलंका असा न डगमगणारा पूल बांधणारे नल आणि नील हे रामाच्या सैन्यातले इंजिनियरच होते!

चंद्रगुप्त मौर्याच्या दरबारात मेगॅस्थेनीस नावाचा ग्रीक राजदूत होता. त्याने त्या वेळच्या भारतातल्या रस्तेबांधणीचं वर्णन केलं आहे. आधी तज्ञ तिथल्या जमिनीचा अभ्यास करत. त्यांच्यासोबत सुतार, लाकूडतोडे, मजूर आणि इतरही तऱ्हेतऱ्हेचे कामगार यांचा हा थोरला लवाजमा असे. ते कामगार तिथे एक कच्ची वाट आखत. त्या कच्च्या सडकेवर कुदळी, कुऱ्हाडी, कोयते वगैरे हत्यारांचे घाव घालून तिथली झाडंझुडपं तोडणं; थोरल्या झाडांची पाळंमुळं उखडणं; अवजड दगड फोडणं किंवा हालवणं; खड्डे बुजवणं; उंचवटे सपाट करणं अशी अनंत कामं केली जात. सरतेशेवटी एक सपाट, पक्का रस्ता तयार होई.

जमिनीवरचा रस्ता आपल्या मुंबईच्या रस्त्यांसारखा पावसाळ्यात पाण्याखाली जाऊ नये म्हणून त्याची पातळी आजूबाजूच्या जमिनीपेक्षा बरीच वर ठेवलेली तर असेच, शिवाय पाण्याचा निचरा व्हावा म्हणून त्याच्या बाजूला चरही खणलेले असत. उन्हाळ्यात रस्त्यांवर गारवा रहावा म्हणून त्यांच्या लगत वाहते पाट बांधलेले असत. त्यांच्या कडेला वडा-पिंपळासारखे डेरेदार वृक्ष लावलेले असत. त्यांच्या सावलीत पाटाचं पाणी गार राही; उन्हाने आटत नसे.

त्या रस्त्यांवर कोसाचे दगड असत, दिव्यांचे खांब असत आणि प्रत्येक चौरस्त्यापाशी वाटाड्या पाट्याही असत. चौरस्त्याचं फुलझाडं लावून सुशोभीकरण केलेलं असे. ठराविक अंतरावर प्रवाशांसाठी पंथशाला म्हणजे सराया असत. प्रत्येक पंथशालेजवळ विहीर किंवा तलाव असे. उन्हातून, धुळीतून

आलेला प्रवासी हाततोंड धुवून, गार पाणी पिऊन पंथशालेच्या स्वच्छ लाकडी जमिनीवर निर्धास्तपणे रात्रीची झोप घेई; बाहेर दबा धरून बसलेल्या प्राण्यांपासून तो तिथे सुरक्षित असे.

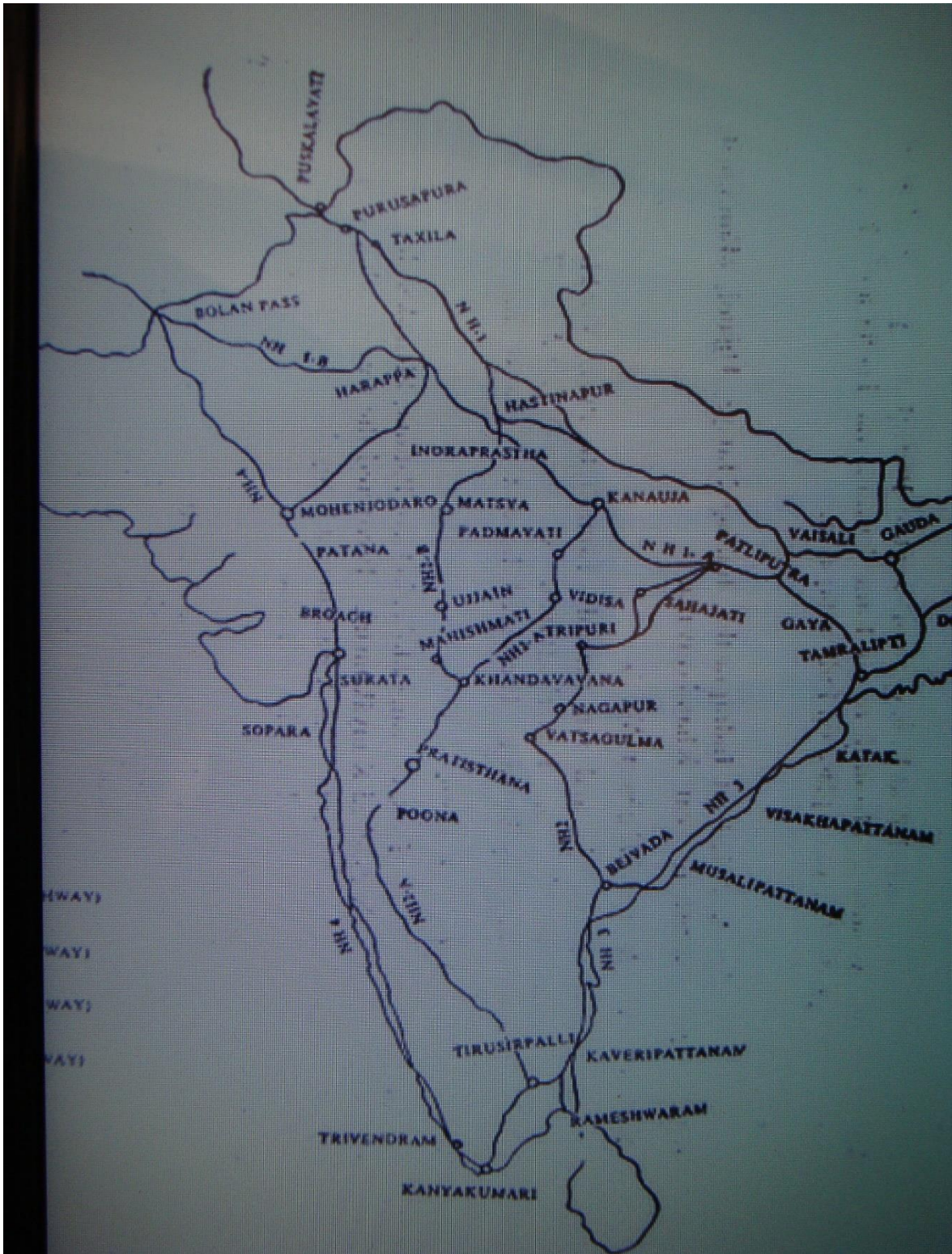
### **सुवर्णचौरंग**

महापथ किंवा बौध्द साहित्यातले महामार्ग म्हणजे उत्तरापथ(NH 1), दक्षिणापथ(NH 2), पूर्वान्तपथ(NH 3) आणि अपरान्तपथ(NH 4). या बत्तीस फूट रुंदीच्या महामार्गांनी त्या काळातला 'सुवर्णचौकोन' बनला होता. त्या सुवर्णचौरंगावर भारतीय भरभराटीची प्रतिष्ठापना झाली होती.

'उत्तरापथ' पश्चिम बंगालपासून तडक ग्रीसला जाई; 'दक्षिणापथ' पाटलीपुत्रापासून सुरू होऊन पैठणला पोचे. त्याचा एक फाटा नागपूरलाही जाई. 'पुण्य विशेष' किंवा 'पुण्यक' म्हणजेच पुणं हे राष्ट्रकूटांचं शेतकरी शहरही नंतर याच मार्गावर वसलं. 'पूर्वान्तपथ' गौड प्रदेशाहून निघून पूर्व किनाऱ्यावरच्या सगळ्या मोठ्या बंदरांना भेटत थेट कन्याकुमारी गाठे. 'अपरान्तपथ' बोलन खिंडीतून निघून भृगुकच्छ(भडोच), सोपारा, त्रिवेन्द्रम करत कन्याकुमारीला जाऊन पूर्वान्तपथाला भिडे.

शिवाय प्रत्येक महामार्गाच्या कक्षेत तशाच बत्तीस फुटी रुंदीच्या वणिकपथांचं काटकोनी जाळं असे. 'वणिकपथ' म्हणजे व्यापारी रस्ते. 'ज्या रस्त्यावर माणसाचे सगळे शत्रू सरतात आणि गाड्या धनाने भरतात तो रस्ता' अशी वणिकपथाची ऋग्वेदातली व्याख्या आहे. उत्तरेकडून घोडे, कातड्याच्या वस्तू आणि घोंगड्या हा कमी किंमतीचा माल येई. दक्षिणेकडच्या वणिकपथांकडून रत्नं, मोती, हिरे, शंख अशा मौल्यवान मालाची आवक होई म्हणून ते अधिक महत्त्वाचे गणले जात. म्हणून दक्षिणेला वणिकपथांची संख्या अधिक असे.

त्या मार्गावर राजाच्या मर्जीतले लोक, अधिकारी, सीमेवरचे मुखिये, चोरचिलटं यांची दंडेली चालू नये आणि गुराढोरांची वर्दळ असू नये असा कौटिलीय अर्थशास्त्राचा दंडक होता. ज्या रस्त्यांवरून गाड्या जात त्यांच्यावर अपघात होऊ नयेत म्हणून रस्त्यालगत खास माणसांसाठी राखीव असे चार फूट रुंदीचे मनुष्यपथही असत. तिथल्या वाहतुकीत जनावरांची मोठ्या प्रमाणात ने-आण होणार असली तर खिल्लारं, घोडे, उंट वगैरेंसाठी आठ फुटी महापशुपथ आणि शेळ्या-मेंढ्यांसाठी चार फुटी क्षुद्रपशुपथ मुख्य मार्गाला समांतर बांधले जात. कितीही दाटी झाली तरी ती जनावरं मुख्य चाक-रस्त्यावर ओसंडत नसत! आपल्याला साधी बसची लेन वेगळी सांभाळणं जमलं नाही!



अपघात टाळायला रस्त्यांवरच्या दोन वाहनांच्या मध्ये किती अंतर ठेवावं त्याचेही नियम असत. भारतातल्या कित्येक शहरांत असा सावधपणा एकविसाव्या शतकातही दिसत नाही!

दूर देशी जाणारी वाहनं ती 'दिसायत' वाहनं. सैन्याच्या, दूरदूरच्या वाहतुकीसाठी वापरले जाणारे 'दिसायत' रथ अधिक मजबूत बांधले जात. महामार्गावर तशा वेगवान रथांचा खडखडाट कानठळ्या बसवत असे; अवजड वाहनांची आणि ती ओढणाऱ्या जनावरांची सततची वर्दळ असे. वर्षाला चार महिने ते मार्ग पावसाच्या माऱ्याने झोडपले जात. मातीच्या रस्त्यांना चाकोऱ्या पडत; मोठाले खड्डेही पडत. या साऱ्याची उस्तवारी करायची जबाबदारी 'अंतपाल' या वरिष्ठ अधिकाऱ्यावर सोपवलेली असे. सरायांची देखभाल करणं आणि प्रवाशांना लुटायला टपलेल्या चोरलुटारूंचा बंदोबस्त करणं ही देखील अंतपालाचीच कामं होती.

### **जकात, कस्टम, इत्यादी**

या सगळ्या सोयी करायला बराच खर्च येई. तो भरून काढायला व्यापाऱ्यांकडून जकात घेतली जाई. त्या बदल्यात व्यापाऱ्यांना लुटारूंपासून संरक्षणही मिळे. वाटेवरच्या कुठल्याही गावात किंवा शहरात शिरायचं झालं तर 'विवितापथ' हा वेगळा मार्ग घ्यावा लागे. हा महामार्गाइतकाच रुंद असे. हा रस्ता शेतं, जंगलं आणि गावांतले इतर रस्ते यांच्यापेक्षा वरच्या पातळीवर बांधलेला असे. त्याच्या दुतर्फा वृक्ष लावलेले असत आणि तो गावातल्या रस्त्यांना पुलावरून पार करत असे. त्याच्यावर गावचा जकातनाका असे. तिथला विविताध्यक्ष हा ट्रॅफिक पोलिसांचा मुख्य असे. तो प्रवाशाजवळ असलेला, गावात येण्याचा वाहतूक-परवाना तपासून त्यावर एका माषाचा किंवा मासकाचा (त्या काळचं लहान चलन) कर घेई आणि गावातले रस्ते वापरायची त्याला परवानगी देई.

शिवाय तिथे धान्य, तेल, साखर, भांडीकुंडी आणि स्वस्त कापड यांचा विसावा हिस्सा आणि बाकीच्या मौल्यवान मालावर एक पंधरांश ते एक पंचमांश इतका कर बसे. त्यात उःशापही असत. लग्न झालेल्या मुलीने बापाकडून आणलेला माल असाच सुटे. पूजेसाठी आणलेल्या सामानावर जकात किंवा कस्टमचा कर लागत नसे.

काही लुच्चे व्यापारी जकातनाके टाळायला तेवढ्या भागापुरत्या आडवाटा वापरत. त्यांची लबाडी उघडकीला आली तर मात्र त्यांची तडक तुरुंगात रवानगी होई. हलका माल लपवून आणला तर

मालाच्या किंमतीइतका दंड होई. पण मौल्यवान माल जर असा कर न भरता आणला तर दंड तर होईच पण सगळाच्या सगळा मालही जप्त होई! त्याचा लिलाव होई. त्यातून येणारी रक्कम सरकारी खजिना आणि गावकरी यांच्यात वाटून घेतली जाई. अर्थातच वाटेवरचं प्रत्येक गाव त्या रस्त्याला जीव लावी. खुद्द राजाला त्याच्या व्यक्तिगत वापरासाठी या साऱ्या मिळकतीचा एक नाममात्र हिस्साच काय तो मिळे!

विविधाध्यक्षाची नीयत आजमावायला व्यापाऱ्यांमध्ये हेर पेरलेले असत. मालावर प्रत्यक्ष घेतला जाणारा कर तेच राजाला कळवत. शिवाय ते लाचलुचपतीचे प्रयत्नही मुद्दाम करून बघत. तिथल्या व्यवहाराबद्दलचं राजाचं मत, सहज गप्पांच्या दरम्यान, काही व्यापारी हेरच विविधाध्यक्षाला सांगत. त्यामुळे सगळ्याच कारभारावर वचक रहात असे.

### **जवळचा प्रवास**

मुख्य व्यापारी मार्गाखेरीज शहरामधल्या आणि गावागावातल्या रहदारीसाठी वापरायला राजपथ असत. त्यांच्यातले काही महत्वाचे मार्ग महामार्गाहूनही रुंद, पंचेचाळीस फुटी असत. मध्यम रस्ते तीस फुटी आणि फारसे महत्वाचे नसलेले रस्ते बावीस फूट रुंद असत.

काही राजपथ फक्त सरकारी कामासाठी असत. त्यांतला 'स्थानीयपथ' आठशे गावांच्या मुख्य कचेरीशी जोडलेला असे आणि 'व्यूहपथ' सैन्याच्या छावणीकडे जाई. 'विशिखापथ' सोनारांच्या सरकारी कार्यशाळेकडे जाई. मौर्यांच्या काळात सोन्याचे व्यवहार सरकारच्या अखत्यारात असल्यामुळे सर्वसामान्यांना विशिखापथाच्या वाटेलाही जायची मनाई असे.

सामाजिक आणि सांस्कृतिक महत्वाच्या राजमार्गात 'ग्रामपथ' हा गावागावांना जोडणारा आठ फुटी रस्ता असे. पादचान्यांसाठी चार फुटी मनुष्यपथ, हत्तीघोड्यांसाठी महापशुपथ आणि शेळ्याबकऱ्यांसाठी क्षुद्रपशुपथ ही व्यवस्था शहरामध्येही असे. हंस हे शिक्षणाचं चिन्ह असल्यामुळे 'हंसपथ' सरोवराकडे न जाता सरस्वतीमंदिराकडे, विद्यापीठाकडे जात असे! हे सामाजिक आणि सांस्कृतिक महत्वाचे रस्ते नगरपालिकेच्या किंवा ग्रामपंचायतीच्या अखत्यारात येत.



शहरातले चाक-रस्तेही जवळच्या प्रवासाच्या 'संवाहनीय' वाहनांनी गजबजलेले असत. त्यांत बैलांनी ओढलेले मोठाले गाडे, लहान बैलगाड्या, छकडे, पालख्या असत; शिवाय एका घोड्याने ओढलेल्या गाड्याही असत आणि दहा घोडे जोडलेले रथही असत. रोजची शहरातली धान्याची, इतर मालाची आणि उतांरुंची ने-आणही वेगवेगळ्या रथांतूनच चाले. काही ट्रकासारखे उघडे रथ सामानाने लादता येत. टपालाचा रथ वेगळा, राजकन्येचा वेगळा, लग्नाचा वेगळा आणि देवाचा रथ तर खास राखीव असे. रथ चालवायला खास शिक्षण आणि 'लायसेन्स' घ्यावं लागे. हे रथ मजबूतच बनावे म्हणून त्यांच्या बांधकामावर रथाध्यक्ष नावाच्या अधिकाऱ्याची करडी नजर असे.

गाड्यांची नासधूस करणं किंवा ते ओढणारे बैल, घोडे किंवा हत्ती यांना इजा करणं हा शिक्षापात्र गुन्हा होता. गाडा किंवा रथ चोरणाऱ्याला तीनशे पणांचा(त्याकाळचं मोठं चलन) दंड किंवा एक

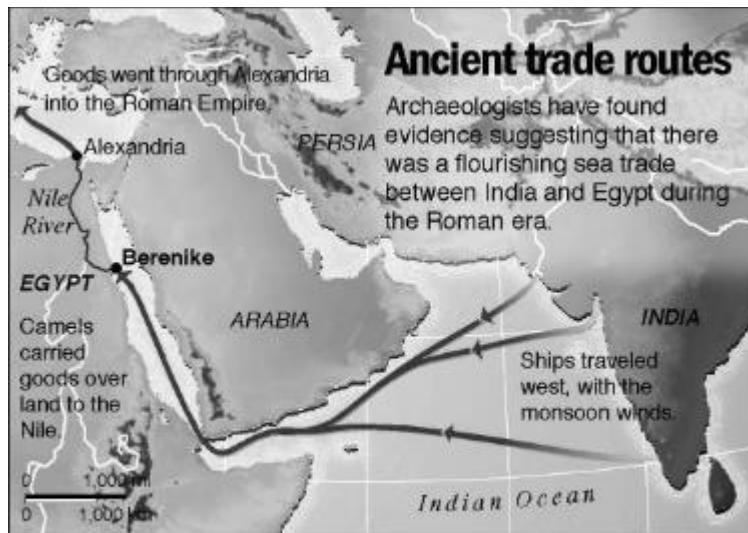
पाऊल छाटण्याची सजा दिली जाई. घोड्याचा लगाम, बैलाचं जू किंवा वेसण तुटली आणि अपघात झाला तर गाडीवानाला शिक्षा होत नसे. इतर अपघातांसाठी मात्र जबर शिक्षा असे. कुण्या दीडशहाण्या बापाने जर आपल्या लहानग्याला गाडी हाकायला दिली तर ती गाडी जप्त होई.

### घर दर्यावरी

दूर पल्ल्यांच्या काफिल्यांच्या मोहिमांत निदान पायांखाली भक्कम जमिनीचा आधार असे. समुद्रावरच्या सफरींत सारंच डळमळीत, अनिश्चित असे. तरीही भारतीय दर्यावर्दीची गलबतं अगदी सिंधुसंस्कृतीच्या काळापासून पश्चिमेला पर्शियन आखातात, बाहरेनपर्यंत जात होती.

रोमन काळापासून मध्यपूर्व आणि चीन यांच्यात सागरी व्यापार चालत होता. त्या व्यापारासाठी वापरले जाणारे जहाजांचे ताफे भारतीय राज्यकर्त्यांच्या किंवा धनिकांच्या मालकीचे होते. या ताफ्यांची ग्रीक, रोमन, पर्शियन आणि अरबी ताफ्यांशी आणि चीनच्या दर्यावर्दी जहाजांशी चुरस चाले. इसवी सनाच्या सुरुवातीपासूनच मोसमी वाऱ्यांच्या मदतीने त्या जहाजांनी मलबार ते रोम नियमित सेवाच सुरू केली

होती. शिवाय भारताकडून चीनकडे त्यांची जा-ये होतीच. मलबारहून रोमला पोचायला त्या जहाजांना सहा महिने लागत. मग ती जहाजां पुढचं जवळजवळ एक वर्षभर तिथेच ठिय्या देऊन रहात आणि वर्षभराने उलटे मोसमी वारे वहायला लागले की सहा महिन्यांची उलटी सफर करून तब्बल दोन वर्षांनी घरी परतत.



सागरी मार्ग आणि मध्यपूर्वेशी, ग्रीसशी व्यापार

'जहाजं बांधायचं काम सुतार करतात' असं ज्या अर्थी ऋग्वेदातही सांगितलेलं आहे त्या अर्थी ते कसब त्या काळापासून समाजाच्या उपयोगी पडत होतं. गलबतं आणि जहाजं लाकडी पट्ट्यांचं विणकाम करून दोरखंडाने भक्कम बांधलेली असत. त्यांना एकही खिळा मारलेला नसे! 'भारतीय जहाजांना सत्तर हजार किलोचा बोजा सहज पेलत असे,' अशी नोंद प्लिनी नावाच्या रोमन तत्त्ववेत्त्याने इसवी सनाच्या पहिल्या शतकात केली आहे. बोधगया, सांची वगैरे ठिकाणच्या नोंदींवरून तर त्या काळच्या जहाजांत सुमारे सातशे उतारू मालासकट मावत. हजार वस्तीचं एक सुतारांचं गाव राजाच्या जुलमाला रामराम ठोकून, सहकुटुंब, सहपरिवार एकाच जहाजातून परागंदा झालं अशीही नोंद आहे.



तीन शिडंवाल्या प्राचीन जहाजाचं अजिंट्याच्या लेण्यातलं चित्र

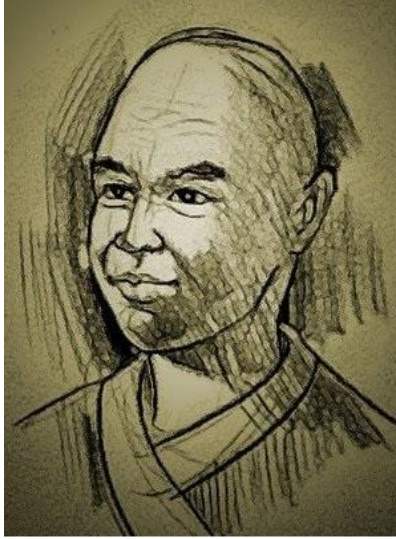
### नव क्षितिजे पुढती

जहाजावरचा सर्वांत महत्त्वाचा असे तो कप्तान! तो अदम्य उत्साहाने, चिकाटीने आणि मोठ्या परिश्रमाने रात्रंदिवस खपत असे. म्हणून तर जहाजाची वाट कधीही वाकडी होत नसे. त्याला तारे बघून आणि पक्ष्यांच्या उड्डाणावरूनही जहाज हाकारता येत असे. दूरवरच्या सफरीच्या वेळी तो जहाजात कावळे बाळगत असे. हे कावळे टोपल्यांत झाकून ठेवलेले असत. मोकळं सोडलं की ते जमिनीच्या दिशेने उडत जात पण जमीन फार दूर असली तर मात्र जहाजावर परतत. तसं त्यांना कप्तानानेच खास शिकवलेलं असे. कप्तानाला नक्षत्रं तर दिसतच पण रत्नांची बेटंही अचूक हेरता येत. असा हरहुन्नरी कप्तान देखील इतर खलाशांसारखाच त्या जहाजावरचा पगारी नोकर असे. ते सारे पगारी खलाशी खाऱ्या समुद्रावर, खुल्या आभाळाखाली सलग दोन दोन वर्षे खाल्ल्या मिठाला जागून जहाजासाठी खस्ता खात.



अशा जहाजातून वेगवेगळ्या दूरच्या सफरीला जायला बरेच लोक उत्सुक असत. जहाज सुटण्यापूर्वी कित्येक दिवसांपासून त्या सफरोत्सुकांची जहाजमालकाकडे जागेसाठी रीघ लागे. जागेच्या दरांवर नियंत्रण नसल्यामुळे किंमत नेहमीच अड्याच्या सड्या असे. दूर देशी जाण्यासाठी प्रवाशांना परवाना काढावा लागे; राज्याचा कर भरून त्या परवान्यावर राजकीय शिक्का मारून घ्यावा लागे. त्या शिक्क्याशिवाय तो परवाना कुचकामाचा असे. दुसऱ्या देशात शिरताना हा परवाना किंवा पासपोर्ट वरच्या व्हिसाच्या छाप्यासह दाखवून प्रवेश मिळवावा लागे. नाही तर परदेशात दंड होई.

### अनंत त्याची ध्येयासक्ती



यित्सिंग

इसवी सनाच्या सातव्या शतकात यित्सिंग हा चिनी यात्रेकरू चीनच्या पूर्व किनाऱ्यावरच्या ग्वांगझू या शहराहून, एका पर्शियन(इराणी) जहाजातून निघाला. वाटेत सहा महिने इंडोनेशियाच्या सुमात्रा बेटावरच्या श्रीविजय नगरात थांबून तो संस्कृत शिकला. मग भारताच्या पूर्व किनाऱ्यावर आला. तिथून नालंदाला जाताना त्याचे हाल झाले. तरीही तो जिद्दीने तिथे पोचला; अकरा वर्षे राहिला. मग दोन वर्षे श्रीविजय नगरीत राहून त्याने संस्कृत ग्रंथांची चिनी भाषांतरं केली. मध्येच त्याच्याजवळचे कागद आणि शई संपली म्हणून तो परत समुद्रमार्गे ग्वांगझूला जाऊन ती सामुग्री घेऊन श्रीविजयला परत आला. अशी भाषांतरं करून तृप्त झाल्यावर तो एकूण पंचवीस वर्षांनी पुन्हा आपल्या गावी पोचला. त्या सगळ्या खटाटोपात त्या थोर माणसाने जमेल तेव्हा, जमेल तशी

आपली रोजनिशी देखील लिहिली! तिच्यात त्या काळच्या सागरी प्रवासातल्या हाल-अपेष्टांचं चित्रदर्शी वर्णन केलेलं आहे,

### **हेलकावती पर्वत पाण्याचे**

'जहाजावर फारच दाटीवाटी असे आणि भोवताली पसरलेला असे अथांग आणि अपार महासागर. त्या अथांग पाण्यातून महाकाय मासे चाल करून येत; कित्येक दिवस दृष्टिपथात किनाऱ्याचा मागमूस नसे; लाटा घोंघावत भेवडावत रहात. तशात वादळाचं थैमान सुरू झालं की नक्षत्रंही दिसेनातशी होत; माथ्यावर दाटल्या काळोखाने जडशीळ झालेलं आभाळ गडगडाट-कडकडाटाचं उरात धडकी भरवणारं तांडव मांडे; पर्वतप्राय लाटा अवघ्या आभाळाला आणि क्षितिजालाही घासात गिळायला उठत.'

तशा लाटा जहाजावर तुटून पडल्या की त्याचं बांधकाम खिळखिळं होई; तळाला भोकं पडत; त्यांतून पाणी आत भरायला लागे. अशा वेळी जहाजावरची असहाय्य माणसं मणिमेखला देवीचा धावा करत. 'अशा संकटांत ती सज्जनांच्या मदतीसाठी धावून येते; पापीजनांना मात्र कसलीही दयामाया दाखवत नाही,' हे त्या सगळ्यांनाच ठाऊक असे. प्रत्येकाच्या मनात जन्मभरात केलेल्या सगळ्या पापांच्या आठवणींची लाट उसळे!

इसवी सनाच्या पाचव्या शतकात फा हियेन नावाचा श्रमणही चीनहून भारतात आला होता. तो येताना, वयाच्या बासष्टाव्या वर्षी, पायी आला आणि सत्याहतराव्या वर्षी परतताना समुद्रमार्गाने गेला. त्याच्या जहाजांना दोनदा अपघात झाले. तरीही त्याच्या धर्मग्रंथांसह तो सुखरूपपणे घरी पोचला आणि अठ्ठ्याऐंशीव्या वर्षापर्यंत भाषांतरं, प्रवासवर्णनं लिहित राहिला ही भगवान बुध्दाची कृपाच असावी.

नाविकांना निर्वात, अतिशांत सागराचीही वादळाइतकीच भीती वाटे! ती भयाण शांतता फार काळ टिकली तर जहाजांची गतीच खुंटत असे. तशात अन्नपाणी संपलं की आत्म्याला सद्गती मिळायची वाट बघणं इतकंच हातात उरे.

व्यापारी जहाजांना आणखी धोका असे तो चाच्यांचा. मध्यपूर्वेशी चाललेल्या व्यापाराला फीनीशियन(ग्रीक) चाच्यांची भीती असे तर अतिपूर्वेच्या दळणवळणाला बंगालच्या उपसागरातल्या चाच्यांचा सततच उपद्रव असे. चाचे आपली सागरी हद्द ओलांडत नसत. पण तेवढ्या भागातल्या

समुद्राच्या सगळ्या लहरींत ते पारंगत असत. त्यांच्या हद्दीतून जाणाऱ्या व्यापारी जहाजांतला सगळा माल लुटून नेणं इतकंच त्यांचं काम असे. त्यांच्यापासून बचाव व्हावा म्हणून बहुतेक व्यापारी जहाजं एकमेकांना सोबत करत, ताफ्याने एकगुठ्या प्रवास करत.

प्रवाशांच्या भयप्रद किशशांचा मोठाच खजिना असूनही सागरसफरीला जाणाऱ्या व्यापाऱ्यांची संख्या काही घटली नाही; उलट वाढतच गेली. जीव धोक्यात घालून ते दूरदूरच्या देशांत गेले; तिथे त्यांनी व्यापारात तर जम बसवलाच पण त्या त्या ठिकाणी भारतीय संस्कृतीचा प्रसारही केला. पुराणातल्या, रामायण-महाभारतातल्या, पंचतंत्रातल्या कित्येक गोष्टी इतर देशांच्या लोककथा, धर्मकथांत रुजल्या. व्यापाऱ्यांनी तिथली राज्यं बळकावली नाहीत की उपदेशपर प्रवचनं दिली नाहीत. फक्त प्रामाणिकपणे व्यापारी पेठा वसवल्या. बाकीचं सारं आपसूक घडलं.

त्या धाडसी लोकांनी जिवावरचे धोके पत्करले. पण त्यांच्यातल्या बहुतेकांच्या सफरी कसलंही संकट न येता सुखरूप पार पडल्या. अनेकांनी कित्येक वर्षं असा सागरी प्रवास केला; त्यात उदंड यश मिळवलं आणि मग आपल्या जन्मगावी परतून स्वकष्टार्जित संपत्तीचा आनंद लुटला. हिंदू धर्मात सागरापार जाणं निषिद्ध मानलेलं होतं. बौद्धधर्माचा पगडा असलेल्या विभागांतूनच सागरी मुशाफिरीला प्रोत्साहन मिळालं. बहुतेक सागरसफरी करणारे व्यापारी बौद्धधर्माच्या प्रभावाखाली निर्माण झालेल्या धनाढ्य भांडवलदारवर्गातलेच होते. ते इतरांच्या सफरींसाठी कर्जही देत.

जहाज कप्तानाच्या मालकीचं नसे. त्याचा कर्ताकरविता धनी वेगळाच असे; तो जहाज बांधून घेई; त्याची नियमितपणे डागडुजी करवून घेई आणि कप्तानाला आणि खलाशांना पगारही देई. उतारूंनी दिलेले पैसे आणि मालावरचा नफा यांवर मालकाचाच हक्क असे. माल आणि उतारू यांची ने-आण करण्यासाठी लावलेलं भाडं घसघशीत असे. या साऱ्या जमेच्या बाजू आणि मोहिमेतली मोठी जोखीम ध्यानात घेऊनच तिच्यासाठी कर्जाऊ दिलेल्या रकमेवरचे व्याजाचे दर ठरत. कधी कधी तर ते दोनशे चाळीस टक्क्यांपर्यंत चढत! त्या काळातही आंतरराष्ट्रीय व्यापारी संघटना असत. एका देशाचे मातीचे शिक्के पुरातत्त्वसंशोधकांना दूरच्या दुसऱ्या देशांत मिळालेले आहेत. या संघटनांमुळे एका देशात दिलेली हुंडी दुसऱ्या देशात वटत असे.

नदीवरची रहदारीही अशीच तुंबळ असे. राजाच्या किंवा धनिक व्यापाऱ्यांच्या मालकीच्या होड्यांचे ताफे एका शहरातून दुसऱ्या शहरात मालाची ने-आण करत. भारतभर तऱ्हेतऱ्हेच्या मालाची देवाणघेवाण सतत चालू असे.

नद्या आणि समुद्र यांतून होणाऱ्या वाहतुकीवर नियंत्रण ठेवायचं कठीण काम नावाध्यक्ष या मंत्र्याकडे सोपवलेलं असे. समुद्रावर दूरचा प्रवास करणारी जहाजं आणि मोठ्या नद्यांच्या दोन तीरांमधली वाहतूकही नावाध्यक्षाच्या अखत्यारात येत. मच्छिमारांनी पागलेल्या माशांचा एक षष्ठांश हिस्सा करासाठी वसूल करण्यापासून, दुर्घटनेत सापडलेल्यांना मदत पाठवणं, चाच्यांचा बंदोबस्त करणं अशा विविध जबाबदाऱ्या नावाध्यक्षावर सोपवलेल्या असत. शिवाय त्याला जकातही घ्यावी लागे. माणसांच्या आणि वाहनांच्या वाहतुकीवर जकात असे; एका देशातून दुसऱ्या देशात जाण्यासाठी परवाना आणि त्याच्यावरचा कर असे; माल सीमेपार नेण्यासाठी कस्टमचा करही असे. कस्टमचा कर साधारण पाच टक्के असे! पण ते रुक्ष नियम पाळताना नौकाविहारातलं काव्य, त्यातला रम्यपणा शंभर टक्के विरून जात असे.



टपालपेटीतला 'मेघदूत !!'

जमिनीवरच्या किंवा समुद्रावरच्या प्रवासात अशी बरीच कटकट होती. यक्षाच्या पत्नीचं कोमल मन तर फुलासारखं कोमेजून चाललं होतं. तिला पुन्हा टवटवीत करणारा प्रेमाचा संदेश असा आधी अपरान्तपथावरून मग उत्तरापथावर, कौटिल्याचे रुक्ष कायदे पाळत पाठवणं कालिदासाला मुळीच पसंत नव्हतं. म्हणून त्याने आपला संदेश मुकुटात मोरपीस ल्यालेल्या कृष्णाप्रमाणे दिसणाऱ्या, त्या इंद्रधनू माळलेल्या मेघाबरोबर, विना अडथळ्यांच्या आकाशमार्गाने पाठवला,

'पथही खडतर, अनंत अडसर, नकोत ती रडगाणी;  
तुझी नि माझी प्रीत साजणे, उत्कट आणि दिवाणी;  
मेघासंगे तुला धाडिली म्हणुनी विरह-विराणी;  
भाव त्यातला जाणुनि स्वप्ने सजव उदयाची, राणी!'

**डॉ. उज्ज्वला दळवी**

[ujjwalahd9@gmail.com](mailto:ujjwalahd9@gmail.com)

(पूर्वप्रसिध्दी : 'हिंडता-फिरता' २०१३-२०१४)