

महाकवीचे महामार्ग

‘प्रिये, मी तुझ्याइतकाच विरहव्याकुळ आहे. पण माझ्या शिक्षेचा, चार महिन्यांचा काळ संपेपर्यंत आपल्याला धीर धरावाच लागेल’

असा निरोप कालिदासाच्या यक्षाने मेघदूतापाशी दिला आणि मेघाला मध्य भारतातल्या रामगिरीपासून प्रियेच्या, हिमालयापारच्या अलकापुरीपर्यंतचा ‘मेघावलोकनी’ पत्ता सांगितला. त्या पत्त्यातला भौगोलिक तपशील बिनचूक होता. काश्मिरात जन्मलेला, उज्जैनीत राहिलेला आणि श्रीलंकेपर्यंत पोचलेला कालिदास भारतातल्या रस्त्यांवरून मनसोक्त भटकला होता.



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

कालिदासाचा, १५०० वर्षांपूर्वीचा, गुप्तकाळ व्यापारा-प्रवासाचा सुवर्णकाळ होता. सुमारे २७०० वर्षांपूर्वीच भारताच्या देशी-परदेशी व्यापाराला ऊर्जितावस्था आली. व्यापार सुरळीत चालण्यासाठी 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

कोनाकोपज्यावर राजाचा अंकुश चालवायलाही तिथवरच्या दळणवळणाची उत्तम सोय असणं महत्वाचं होतं. म्हणूनच तेव्हाचे राजे वाहतुकीच्या मार्गावर डोळ्यांत तेल घालून लक्ष ठेवत. त्याच रस्त्यांमुळे अनवाणी भाविकांना तीर्थयात्रेचं आणि बौद्ध भिक्षूंना धर्मप्रसाराचं पुण्य लाभलं.

त्या व्यापारी रस्त्यांच्या कामासाठी अडीच हजार वर्षांपूर्वीही कित्येक तंत्रज्ञ योजले जात. त्या काळातल्या सैन्यातही एक इंजिनियरिंग विभाग असे. सैन्य रस्त्यावरून कूच करत असताना त्यांच्याकडून गरजेनुसार पुढचे रस्ते तत्काळ बांधून घेता येत.

मेगॅस्थेनीस नावाच्या ग्रीक राजदूताने त्या वेळच्या भारतातल्या रस्तेबांधणीचं वर्णन केलं आहे. आधी तज्ज्ञ तिथल्या जमिनीचा अभ्यास करत. त्यांच्यासोबतचे सुतार, लाकूडतोडे, मजूर वगैरे कामगार तिथे एक कच्ची वाट आखत. कोयत्या-कुदळी-कुऱ्हाडींच्या घावांनी आखीव मार्गावरची झाडंझुडपं तोडून, अवजड दगड फोडून, उंचवटे नमवून ते सपाट, पक्का रस्ता बनवत. तो आपल्या मुंबईच्या रस्त्यांसारखा पावसाळ्यात पाण्याखाली जाऊ नये म्हणून त्याची पातळी आजूबाजूच्या जमिनीपेक्षा बरीच वर ठेवलेली तर असेच, शिवाय पाण्याचा निचरा व्हायला रस्त्याच्या बाजूला चरही खणलेले असत. उन्हाळ्यात रस्त्यांवर गारवा रहावा म्हणून त्यांच्या लगत वाहते पाट बांधलेले असत. त्यांच्या कडेला लावलेल्या, वडा-पिंपळासारख्या डेरेदार वृक्षांच्या सावलीत पाटाचं पाणी गार राही; उन्हाने आटत नसे. त्या रस्त्यांवर कोसाचे दगड, वाटाड्या पाट्या आणि फुलझाडांनी सुशोभित केलेले चौरस्ते असत. ठराविक अंतरावर प्रवाशांसाठी पंथशाला म्हणजे सराया असत.

सुवर्णचौरंग

उत्तरापथ, दक्षिणापथ, पूर्वान्तपथ आणि अपरान्तपथ हे बत्तीस फूट रुंदीचे चार महामार्ग किंवा बौद्ध साहित्यातले 'महामार्ग' उत्तर-दक्षिण-पूर्व-पश्चिम पूर्ण हिंदुस्तान जोडत. त्यांच्या सुवर्णचौरंगावर भारतीय व्यापारसमृद्धी विराजमान झालेली होती.

'उत्तरापथ' बंगालातल्या ताम्रलिप्ती(तामलूक)पासून तडक गांधारात रेशीमवाटेपर्यंत आणि तिथून ग्रीसला जाई. मध्यभारतात, पाटलीपुत्रापासून(पाटणा) सुरू होऊन

प्रतिष्ठान(पैठण)कडे जाणाऱ्या 'दक्षिणापथा'चे फाटे नागपूर-'पुण्य विशेष'(पुणं)-तिरुचिरापल्लीलासुध्दा जात. 'पूर्वान्तपथ' गौड प्रदेशाहून निघून पूर्व किनाऱ्यावरच्या सगळ्या मोठ्या बंदरांना भेटत कन्याकुमारी गाठे. 'अपरान्तपथ' बोलन खिंडीतून निघून भृगुकच्छ(भडोच), शूर्पारक(सोपारा), त्रिवेन्द्रम करत कन्याकुमारीला जाऊन पूर्वान्तपथाला भिडे.

शिवाय त्या सुवर्णचौरंगाच्या कक्षेत तशाच बत्तीस फुटी वणिकपथांचं म्हणजे व्यापारी रस्त्यांचं काटकोनी जाळं असे. उत्तरेकडून घोड्या-घोंगड्यांसारखा स्वस्त माल येई. रत्नं-मोती-हिन्यांसारख्या मौल्यवान मालाची निर्यात करणाऱ्या दक्षिणेत वणिकपथांची संख्या अधिक असे. तशा महत्वाच्या रस्त्यांवर अधिकारी, मुखिये, चोरचिलटं यांची दंडेली चालू नये, गुराढोरांची वर्दळ असू नये असा कौटिल्याचा दंडक होता. कायदे कडक होते. गाड्यांची-रथांची नासधूस करणं, ते ओढणाऱ्या घोड्या-बैलांना इजा करणं हा शिक्षापात्र गुन्हा होता. गाडा चोरणाऱ्यांचं पाऊल छाटलं जाई!

वाहनांसाठी गाडीरस्ता मोकळा रहावा म्हणून पादचाऱ्यांसाठी वेगळा चार फूट रुंदीचा मनुष्यपथ, खिल्लारं-उंटघोडे वगैरेंसाठी आठफुटी महापशुपथ आणि शेळ्या-मेंढ्यांसाठी चारफुटी क्षुद्रपशुपथ गाडीरस्त्यालगत, त्याला समांतर बांधले जात. चुकलं कोकरू चुकूनही चाकरस्त्यावर जात नसे! रस्त्यांवरच्या दोन वाहनांमध्ये किती अंतर ठेवावं त्याचेही नियम असत. एकविसाव्या शतकातही भारतातल्या कित्येक शहरांत असा सावधपणा दिसत नाही!

लांबपल्ल्याच्या वेगवान, अवजड 'दिसायत' रथांच्या वर्दळीमुळे, विशेषतः पावसाळ्यात महामार्गांना मोठाले खड्डे पडत. रस्त्यांच्या, सरायांच्या देखभालीची आणि चोरलुटारूंच्या बंदोबस्ताची जबाबदारी 'अंतपाल' या वरिष्ठ अधिकाऱ्यावर सोपवलेली असे.

जकात, कस्टम, इत्यादी

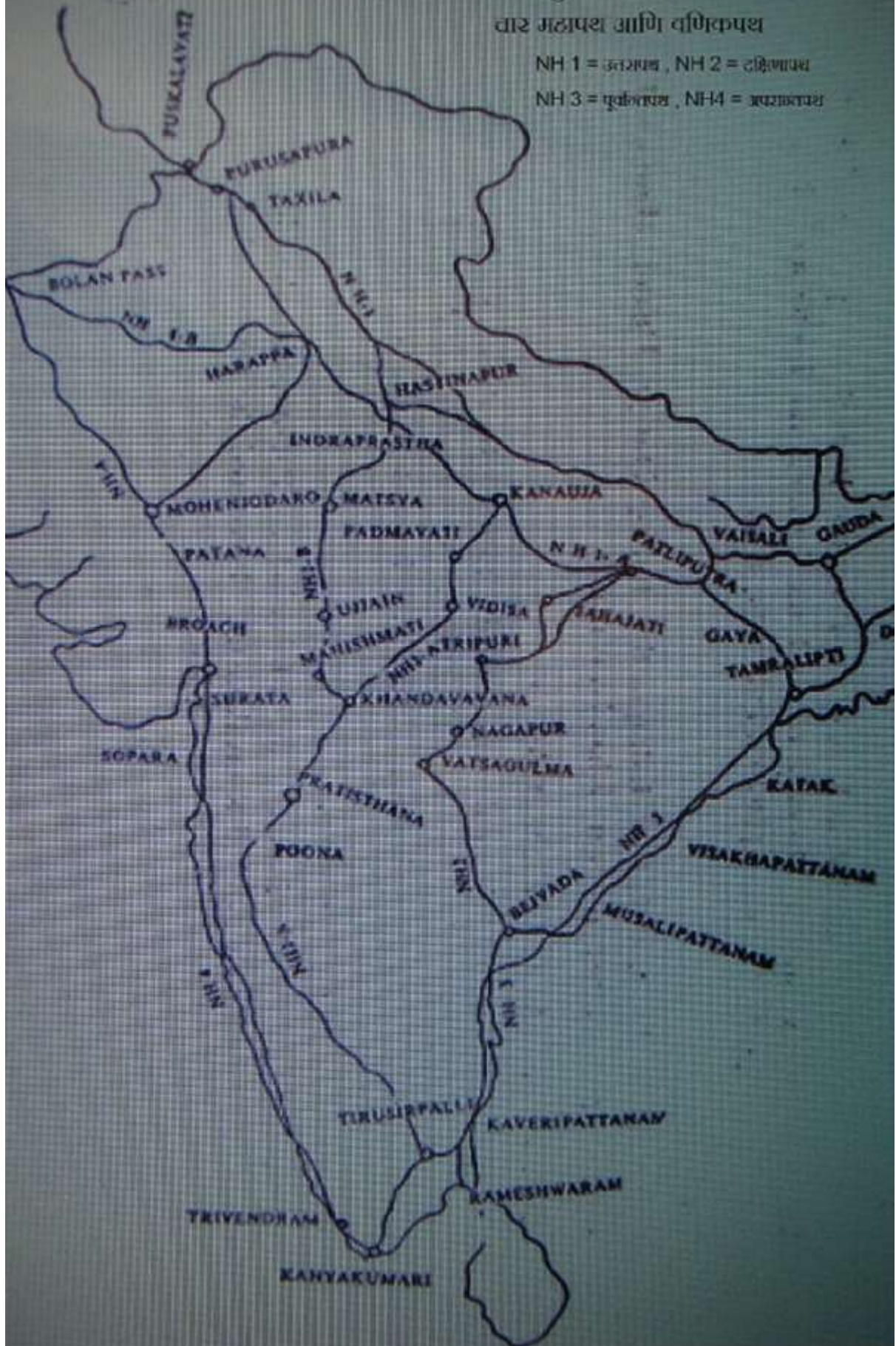
या सगळ्या सफरसोयींच्या खर्चासाठी व्यापाऱ्यांकडून जकात घेतली जाई. पुलावरून गावात जाणाऱ्या, 'विवितापथ' नावाच्या, वेगळ्या मार्गावर जकातनाका असे. तिथला

सुवर्णचौरेम :

चार महापथ आणि वणिक्पथ

NH 1 = उत्तरापथ , NH 2 = दक्षिणापथ

NH 3 = पूर्ववपथ , NH 4 = पश्चिमवपथ



विविताध्यक्ष हा ट्रॅफिक पोलिसांचा मुख्य प्रवाशाजवळचा वाहतूक-परवाना तपासून त्यावर माफक कर घेई आणि त्याला गावातले रस्ते वापरायची परवानगी देई. शिवाय तिथे मौल्यवान मालावर भरभक्कम जकातकर बसे. घरगुती माल कमी दरात सुटे. पूजेच्या सामानावर आणि स्त्रीने माहेराहून आणलेल्या भेटींवर तर जकात लागतच नसे.

काही लुचचे व्यापारी आडवाटांनी जाऊन जकातनाके टाळत. त्यांना कर चुकवल्याबद्दल तुरुंगवास, दंड तर होईच पण त्यांच्या मालाची जप्ती आणि लिलाव होई. त्या मिळकतीची बहुतेक रक्कम सरकारी खजिना आणि गावकरी यांच्यातच वाटली जाई. राजाचा वाटा नाममात्रच असे. साहजिकच गावकरी रस्त्याला जिवापाड जपत.

त्या व्यवहारातली लाचलुचपत पकडायला व्यापाऱ्यांमध्ये हेर पेरलेले असत. त्यामुळे सगळ्याच कारभारावर वचक रहात असे.

जवळचा प्रवास

शहरा-गावांतल्या रहदारीसाठी 'राजपथ' असत. त्यांच्यातले सरकारी महत्वाचे मार्ग महामार्गाहूनही रुंद, पंचेचाळीस फुटी, मध्यम रस्ते तीस फुटी आणि बिनमहत्वाचे रस्ते बावीस फूट रुंद असत. त्यांतला 'स्थानीयपथ' आठशे गावांच्या मुख्य कचेरीशी जोडलेला असे आणि 'व्यूहपथ' सैन्याच्या छावणीकडे जाई. मौर्यांच्या काळात सोन्याचे व्यवहार सरकारच्या अखत्यारात असल्यामुळे सर्वसामान्यांना सोनारांच्या 'विशिखापथा'वर मज्जावच असे.

'ग्रामपथ' हा गावागावांना जोडणारा आठ फुटी राजमार्ग खरा गावकऱ्यांच्या कामाचा. त्याच्यालगतही मनुष्यपथ, महापशुपथ आणि क्षुद्रपशुपथ असत. हंस हे शिक्षणाचं चिन्ह! त्यामुळे 'हंसपथ' विद्यापिठाकडे जात असे! हे रस्ते नगरपालिकेच्या किंवा ग्रामपंचायतीच्या अखत्यारात येत.

शहरातले चाक-रस्तेही जवळच्या प्रवासाच्या 'संवाहनीय' वाहनांनी गजबजलेले असत. असत. रोजची दाण्या-किराण्याची आणि उतारुंची ने-आण करायला बैलगाडे, छकडे,

पालख्या, घोडागाड्या आणि दहा घोड्यांचे रथही असत. ट्रकासारखे उघडे रथ सामानाने लादता येत. खास टपाल-रथही असे. रथ चालवायला खास शिक्षण आणि 'लायसेन्स' घ्यावं लागे. रथांच्या बांधकामावरही रथाध्यक्षाची करडी नजर असे.

सैनिकां-व्यापाऱ्यांसोबत सर्वसामान्यांनाही सुरक्षित, सोयीचे झालेले ते रस्ते इतक्या कडक नियमनामुळेच सुस्थितीत रहात. कठोर कायद्यांनी जखडलेल्या मार्गावर हिंडूनही कालिदासाला काव्यस्फूर्ती लाभली. सामान्यांना जाचणारे कर, कायदे, काटेकुटे प्रवासी कालिदासालाही बोचले असतीलच. त्यांचा उल्लेखही टाळून त्याने फक्त रमणीयतेचं भांडार लुटलं. रुक्ष 'जमीनी हकीकत' मेघदूतात दिव्यत्व लेऊन अवतरली. महाकवीच्या परिस-प्रतिभेने व्यापारमार्ग धन्य झाले.

डॉ. उज्ज्वला दळवी
-ujjwalahd9@gmail.com
(दैनिक लोकमतच्या सौजन्याने)