

चराति चरतो भगः

'त्याने पुन्हापुन्हा सारं ठीक असल्याची खात्री करून घेतली. 'तक्षशिला', 'गांधार' ही नावं तो ऐकून होता. कधीतरी तिथवर जाऊन आपला कापडाचा व्यापार स्वतःच तिथे करायचं त्याचं स्वप्न आता साकार होणार होतं. रानावनातून, वाळवंटातून महिनोन्महिने चालणाऱ्या त्या प्रवासात येणाऱ्या संकटांची, हालअपेष्टांची त्याला कल्पना होती. पण त्याला आपला माल कुणा भाडोत्री मुकादमाकडे सोपवायचा नव्हता. त्यासाठी त्याने सर्वस्व पणाला लावलं होतं. घरचं सगळं सोनंनाणं श्रेष्ठीकडे जमा करून त्याने हुंडी घेतली होती. श्रेष्ठीच्या नावाला गांधारातही मान होता. हुंडी वटायची निश्चिंती होती. 'एकला चालो रे'ही नव्हतं. मालाचे पन्नास गाडे घेऊन बड्या व्यापाऱ्यांचा काफिला निघाला होता. त्यांच्या आधाराने त्याचा एक गाडा बिनघोर जायला हरकत नव्हती.'

तशा साहसी भारतीय व्यापाऱ्यांच्या अनेक कथा बौद्ध वाङ्मयात वाचायला मिळतात. त्यांच्या काफिल्यांना व्यवस्थित न्यायची जबाबदारी घ्यायला 'सार्थ' म्हणजे त्या काळातली ट्रान्सपोर्ट एजन्सी धावून येई. महाभारतात तशा 'महासार्थी'चा उल्लेख आहे. महासार्थाकडे हजारो जनावरं, वाहनं आणि कामगार असत. तशी एजन्सी भारतापासून मध्यपूर्व, ग्रीस, चीन वगैरे देशांपर्यंतही आपल्या ग्राहकांची सर्वतोपरी काळजी घेत असे. एजन्सीने नेमलेला अनुभवी व्यावसायिक नेता म्हणजे 'सार्थवाह'. तांड्यातला प्रत्येक माणूस त्याच्या आज्ञेत वागे. काफिल्याचं सुखरूपपणे मुक्कामाला पोचणं, मोहीम फत्ते होणं आणि अपेक्षेप्रमाणे नफा मिळवणंसुद्धा सार्थवाहाच्या कर्तृत्वावर अवलंबून असे.

प्रवासाला निघायच्या कित्येक दिवस आधीपासूनच सार्थवाहाची लगीनघाई सुरू होई. सुस्थितीतल्या, अनेक गाड्या, त्या ओढायला पुरेशी तगडी जनावरं आणि त्यांचं चारापाणी हे आवश्यक असेच पण मुक्कामाला लागणारा शिधा, सरपण, गरजेचं औषधपाणी यांचीदेखील जमवाजमव करावी लागे. सगळ्या तांड्याच्या पिण्या-धुण्या-न्हाण्याच्या पाण्याची तरतूद करणं सगळ्यात महत्त्वाचं असे. इतर किरकोळ कामांनाही

अंत नसे. त्यासाठी अनेक हरकामे गडी सोबत घ्यावे लागत. काफिल्याच्या पुढे जाऊन रस्त्यांची निगा राखणारे इंजिनियर्स असत. गाड्या-जनावरांची काळजी घेणारा खास अधिकारी असे. काफिल्यांबरोबर पादचारी यात्रेकरूही असत. त्या काठीवाल्या अनवाणी कापड्यांना तीर्थयात्रांच्या निमित्ताने साऱ्या देशाची पायओळख असे.

तांबडं फुटताफुटताच गाड्यांची शिस्तबध्द रांग लाकडी चाकं खडखडवत, धुरळा उडवत प्रवासाला लागे. धुरळ्याने डोळे चुरचुरत, घसा खवखवे. मोहिमेचा सर्वेसर्वा असलेल्या, जबाबदार सार्थवाहाला तसा प्रकृतीचा त्रास कसा परवडणार? म्हणून तो युक्ती करत असे. वारा समोरून आला तर पहिल्या गाडीत आणि वारा मागून असला तर शेवटच्या गाडीत राहून तो धुरळ्यापासून स्वतःचा बचाव करी.

कुठल्याही गावा-शहरात शिरताना लहानसा कर भरून गावात फिरायचा परवाना मिळे. बाहेरून येणारी माणसं सगळ्या राज्यकर्त्यांना हवीच असत. त्यामुळे ते व्हिसादान उपकार नसून स्वागताचं प्रतीक असे. परवानाधारक प्रवाशाला तिथल्या पंचक्रोशीत अभय देणं हे शासनकर्त्यांचं कर्तव्य असे.



(चित्र नेटवरून साभार)

वस्तीपासून दूर असताना वाटेतल्या सरायांत श्वापदांपासून संरक्षण, पाणवठा आणि निजायला स्वच्छ लाकडी जमीन लाभे. पण लवाजम्यात जीव गुंतलेला सार्थवाह काफिल्याच्या कुशीत, उघड्यावरच निजे. दिवस मावळला की जनावरं आणि माल

मधोमध ठेवून त्यांच्याभोवती सगळेजण रंगणात, सजग निजत. रात्रभर पाळीपाळीने जागता पहारा दिला जाई. रंगणासभोवारच्या चुली अन्नही शिजवत आणि श्वापदांनाही दूर ठेवत.

काफिला नदीकाठी पोचला की तिथे मुक्काम ठोकावाच लागे. खरं तर त्या काळात कसबी सुतारांची वाण नव्हती. नगराबाहेरच्या खंदकांवर पूलही असत. पण कुठल्याही नदीवर मात्र पूल नव्हते. पायी पार करण्याइतपत नदीचं पात्र कुठे उथळ असेल ते जाणत्या सार्थवाहाला पक्कं ठाऊक असे. तो आपल्या सगळ्या लवाजम्याला काळजीपूर्वक नदीपार घेऊन जाई. खोल पण अरुंद पात्रावर तात्पुरता साकव बांधायला काठावरच्याच झाडांचा वापर होई. रुंद आणि खोल प्रवाह ओलांडायला मात्र तराफेच बांधावे लागत. झेलमचा वेगवान प्रवाह ओलांडायला शिकंदराने स्थानिक भारतीय सुतारांकडून भारतीयच लाकडाची होडगी बांधून घेतली होती!

वाट रानावनातूनही जाई. तिथे उघडेबंब रहाणारे, विषारी बाणांनी बिनचूक लक्ष्य वेधणारे वन्यजन रहात. त्यांच्या देवतांना एकट्यादुकट्या प्रवाशाचा नरबळी आवडत असे. पण पहारेकऱ्यांसमवेत चाललेल्या काफिल्याच्या ते वाटेलाही जात नसत. शिवाय जंगलात सशस्त्र दरोडेखोरांच्या टोळ्या असत. ते गनिमी काव्याने हल्ला करून मालावर डल्ला मारत. त्यांच्यापुढे सार्थवाहाचा ताफाही हतबल होई. पण बहुतेक ठिकाणी जवळच्या गावांतले शिपाई काफिल्याच्या संरक्षणाला धावून येत.

सर्वात कठीण प्रवास असे तो वाळवंटातला! तिथे विषारी वनस्पती आणि चावरे प्राणी असत. मृगजळांचा भुलभुलैय्या एकट्यादुकट्याला भरकटत नेई. अगदी ओयासिसच्या जवळपासही पाऊल-पाऊल रुतवून अखखा माणूस गिळणारी फसवी दलदल असे. वाळवंटी संकटांचा असहाय्य एकटेपणा अंगावर आला की माणूस सैरभैर होई. त्याच्याकडून अतर्क्य चुका घडत. त्या साऱ्या मानसिकतेचा सार्थवाहाला अंदाज असे. तसले अनर्थ टाळायला तो वाळवंटात शिरायच्या आधीपासूनच दक्षता घेई. आधी तो पूर्ण वाळवंटी प्रवासात पुरेल इतका पाण्याचा साठा बरोबर घेई. 'एकटंदुकटं भटकू नये',

'अनोळखी फळ-फूल-पान उष्टावूही नये', 'पाण्याचा थेंबन्थेंब जपून वापरावा' हे जीवनावश्यक शहाणपण तो सगळ्या प्रवाशांच्या गळी उतरवी आणि मग दिवसाची चणचणीत उन्हां कलली, वाळू निवली की त्यानंतरच वाळवंटी वाटचाल सुरू करी.

बिनचेहऱ्याच्या अफाट वाळवंटात जमिनीवर काहीही खाणाखुणा नसत. दिशांचं भान द्यायला रात्रीच्या वेळी सूर्याचीही मदत नसे. सगळी मदार नक्षत्रांवरच असे. त्यामुळे नक्षत्रांचं उत्तम ज्ञान असलेल्या आणि रात्रभर जागत, पाठीवर उताणं पडून, डोळे ताणून तारांगणाचं निरीक्षण करणाऱ्या वाटाड्याच्या म्हणजेच 'थलनिय्यामका'च्या भरवशावरच सगळा प्रवास चाले. तो नक्षत्रं न्याहाळून जी सांगेल तीच पूर्वदिशा असे. त्याबद्दल त्याला भरभक्कम पगार दिला जाई. पण माणूसच तो! कधीतरी त्यालाही डुलकी लागे. मग काफिल्याच्या गाड्यांची सगळी रांग भलतीकडे भरकटत जाई. पुन्हा वाट सापडणं तर कठीण असेच पण अन्नपाण्याचा सगळाच हिशेब चुके. नशीब बलवत्तर असलं तरच कुठेतरी विहीर सापडे आणि निभाव लागे. नाहीतर दुर्घटनेची साक्ष द्यायला काफलेकरांचे सांगाडेच उरत. तसं झालं तर त्या मोहिमेत भांडवल गुंतवणाऱ्या श्रेष्ठींनाही जबरदस्त खोट बसे.

गौतम बुद्धांनी धर्मोपदेशासाठी बराच प्रवास केलेला होता. त्यांना त्यातले धोके चांगलेच ठाऊक होते. सर्वसाधारण माणसांना संसारातली मोहमाया समजावायला त्यांनी तशा मोहिमांतलीच रूपकं वापरली. ती व्यापाऱ्यांना पटली. प्रवासात सार्थवाहाची आज्ञा इमानेइतबारे पाळणाऱ्या व्यापाऱ्यांनी तथागताचा उपदेशही तितक्याच भक्तिभावाने पाळला. व्यापारासाठी खडतर प्रवास करून संपती मिळवणाऱ्या व्यापाऱ्यांना सांसारिक अडचणींतून वाट काढून मोक्षाचं घबाड मिळवणं त्यामुळेच सोपं झालं.

डॉ. उज्ज्वला दळवी

-ujjwalahd9@gmail.com

(दैनिक लोकमतच्या सौजन्याने)