



यात्रा-व्यापार प्रणालीचा विकास व स्थिरता

Vijay Tompe

G. S. Tompe Arts, Commerce & Science College, Chandur Bazar, Dist: Amravati.

सारांश :

मागील प्रकरणामध्ये भारतातील पुरातन काळापासून तर आधुनिक काळापर्यंत अस्तित्वात असलेल्या यात्रा-व्यापाराच्या उगमाविषयी किंवा निर्मितीविषयी अध्ययन केल्यानंतर या प्रकरणामध्ये आपल्याला यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या कालक्रमणाच्या इतिहासाचे व त्या अनुषंगाने यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या विकासाच्या टप्प्यांची सविस्तर चर्चा करणे आणि यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या स्थिरतेसंबंधी चिकित्सात्मक वर्णन करणे या बाबी समाविष्ट करणे आवश्यक आहे. एखाद्या यात्रा-व्यापार केंद्राच्या मृत्तिकाच्या (Mortality) कारणे व परिणाम तसेच यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या नेहमीकरिता अस्तित्वात राहण्याकरिता आवश्यक असणाऱ्या पोषक गोष्टींवर सुद्धा चर्चा आपण करणार आहोत.

प्रस्तावना :

यात्रा-व्यापार प्रणालीचा इतिहास बघता यात्रा-व्यापार केंद्र ही मुख्यत्वेकरून तुलनात्मकदृष्ट्या लहान-लहान वसाहतींच्या ठिकाणी आढळून येतात त्यांना विशिष्ट इतिहास असतो. ही केंद्र विकासाच्या विविध टप्प्यांमधून जात असतात. एखाद्या यात्रा-व्यापार केंद्रांची निर्मिती आर्थिकदृष्ट्या योग्य, भौगोलिकदृष्ट्या अनुकूल, वाहतुकीच्या सुगम यंत्रणा असलेल्या अशा प्रदेशामध्ये होते. सुरुवातीला ही केंद्र तेथील भौगोलिक परिस्थितीशी तडजोड करून स्थिरता प्राप्त करण्याचा प्रयत्न करतात. जसजसे या केंद्रांची वयोमर्यादा वाढत जाते तसतसे काही केंद्र त्या भौगोलिक परिस्थितीत स्थिरता पावतात तर काही केंद्र स्थिरावण्यात अयशस्वी होऊन नाश पावतात. आधुनिकीकरणाच्या या युगात यात्रा-व्यापाराची पारंपारिक पद्धत ही अत्यंत लवचिक झालेली आहे. म्हणून जवळपास सर्वच विकसनशील देशांमध्ये आर्थिक व तांत्रिक दर्जात वाढ झाल्यामुळे तेथील पारंपारिक अर्थव्यवस्था ही त्या देशात निर्माण होणाऱ्या मोठ्या उत्पादनाला त्या देशातच मोठ्या स्वरूपाची बाजारपेठ निर्माण करून देते, (Wirth १९७६). अशा जगातील वेगवेगळ्या क्षेत्रीय सांस्कृतिक विविधतेच्या पार्श्वभूमीवर विविध पद्धतीचे यात्रा-व्यापार केंद्र अस्तित्वात येतात. यामध्ये त्या त्या क्षेत्राच्या सांस्कृतिक निगडीत असणारे यात्रा-व्यापार केंद्र सांस्कृतिकदृष्ट्या एकमेकांपासून विलग असतात व त्यामध्ये त्या त्या क्षेत्राची विशेष अशी सामाजिक विविधता सुद्धा आपल्याला दिसून येते, (Wirth १९७६). जगातील विविध देशांच्या प्राचीन व नैसर्गिक वातावरणातील अनुकूलतेनुसार बंबळा खोऱ्यातील प्रदेशामध्ये सुद्धा यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या विकासाची व स्थिरतेची

ही पद्धत सक्रिय असलेली आपल्याला आढळते. प्रस्तुत प्रकरणाचा उद्देशच मुळात यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या न्हासांची कारणे शोधून त्यांचे परिणाम अभ्यासणे तसेच यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या सुदृढ विकासाचे अध्ययन करणे हा होय.

या प्रकरणामध्ये विदर्भातील बेंबळा खोऱ्यातील यात्रा-व्यापार प्रणालीचा विकास (वाढ) व स्थिरता यावर सविस्तर विवेचन करण्याचा प्रमुख उद्देश असून यात्रा-व्यापार प्रणालीची सर्वसामान्य वैशिष्ट्ये, यात्रा-व्यापार केंद्रातील स्थिरतात्मक चढ-उतार, धार्मिक यात्रा केंद्रांचे सामर्थ्य व श्रद्धा आणि यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या विकास अवस्था या संपूर्ण मुद्यांवर विवेचन करण्यात आले आहे.

यात्रा व्यापार चक्राचा इतिहास :-

यात्रा ही भारतीय लोकांच्या दैनंदिन जीवनाचा अविभाज्य अंग आहे हे व्यापाऱ्यांना लक्षात येण्यास वेळ लागला नाही. वर्षातील बहुतांश दिवस यात्रा भरते. यात्रा करण्याकरिता हजारो लोक येतात. फार मोठ्या प्रमाणात वस्तुंची खरेदी विक्री होते. हे व्यापाऱ्यांनी ओळखले त्यामुळे यात्रेला राजाश्रय मिळाला होता. शासक कोणत्याही धर्माचा असो आपल्या राज्यात पूर्वापार चालता आलेल्या यात्रा तो सुरुच ठेवत असे. यात्रेकरूंच्या सोयीकरिता सराया, धर्मशाळा बांधणे, रस्ते दुरुस्ती व महामार्गाची निर्मिती करणे, रस्त्याच्या दुतर्फा झाडे लावणे, पिण्याच्या पाण्याची सोय व्हावी, म्हणून विहिरी खोदण्यासारखी कामे सरायांमार्फत होत. मध्ययुगीन काळातील फिरोजशाहा तुघलकाने यात्रेकरूंच्या सोयीकरिता वरील कार्य केली होती. अहिल्यादेवी होळकर यांनी अनेक तीर्थस्थळांचा जीर्णोद्धार केला व घाट बांधून यात्रेकरूंची सोय केली होती हा इतिहास आहे.

यात्रेद्वारे भारतीय उत्पादनाला जगप्रसिद्धी :-

प्राचीन काळापासून भारतीय उत्पादनांना आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेत प्रचंड मागणी होती. भारतीय व्यापारी व ग्रीक व्यापाऱ्यांच्या व्यवहाराचा उल्लेख प्राचीन ग्रंथात मिळतो. मॅगिस्थेनिसने आपल्या 'इंडीका' नावाच्या ग्रंथात चंद्रगुप्त मौर्याच्या प्रशासनाची माहिती देताना लिहिले आहे की, मौर्यांच्या राज्यात व्यापाऱ्यांचा अपघाताने मृत्यू झाल्यास त्याचा योग्य सन्मानाने अंतविधी केल्या जात असे व त्याची संपत्ती त्याच्या वारसाला दिल्या जात असे.

अनेक भारतीय कारागीर आपला तयार केलेला माल यात्रेतील दुकानात ठेवत. विदेशी व्यापारी भारतीय माल खरेदी करून आपल्या देशात पाठवित. भारतीय मालाला विदेशात प्रचंड मागणी होती. भारतात जातीय संस्था मजबूत होती. प्रत्येक जातीचा एक व्यवसाय होता. एकच व्यवसाय हजारो वर्षांपासून करीत असल्यामुळे भारतीय कारागिराने बनविलेली वस्तू अत्यंत आकर्षक व टिकावू असे त्यामुळे भारतीय वस्तुंना प्रचंड मागणी होती. यात्रा-व्यापारामुळे भारतीय कारागिरी आर्थिकदृष्ट्या संपन्न झाली. भारतीय व्यापारी विदेशात माल विकून त्या मोबदल्यात चांदी, सोने घेत. सतत मौल्यवान धातुंचा भारतातील प्रवाह भारताला सुवर्णमय करणारा ठरला. ही संपन्नता कारागिरांच्या घरापर्यंत येऊन पोहचली. आजही भारत संपूर्ण जगात दरवर्षी उत्पादित होणाऱ्या सुवर्णापैकी २५ ते ३० टक्के सुवर्ण खरेदी करतो. यावरून कल्पना यावी ही संपन्नता वाढतच गेल्यामुळे या देशात प्रचंड बांधकामे झालीत.

भारतीय नाण्यांचा विकास (मुद्रा) व वस्तु विनिमय पद्धतीचा उदय :-

आज २१ व्या शतकात विनिमयाचे मुख्य माध्यम कागदी चलन आहे. भारतात 'रूपया' हे माध्यम असून त्यांचे मूल्य ठरविणाऱ्या अनेक नोटा आहेत यात आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेत डॉलर, युरो, येन व पौंड यासारखे चलन असून त्याद्वारे फार

मोठ्या प्रमाणात खरेदी-विक्रीचा व्यवहार होत असतो. विनिमय माध्यमाचा व नाण्यांचा इतिहास पाहिल्यास तो प्राचीन आहे. प्राचीन काळात इजिप्त, ग्रीक संस्कृतीची स्वतंत्र नाणी होती. भारतालाही नाण्यांचा (Coin) प्राचीन इतिहास आहे. भारतीय नाण्यांना लौकिक मिळवून देण्यात यात्रा व्यापाराची महत्त्वपूर्ण भूमिका आहे. भारतीय आर्थिक व्यवहाराचा प्राचीन इतिहास पाहिल्यास सुरुवातीला वैदिक व नंतरच्या काळात 'वस्तुविनिमय पद्धती' (Barter System) अस्तित्वात होती.

मनुष्याचे सामाजिक जीवन सुरु झाल्यानंतर भिन्न-भिन्न वस्तुंची देवाण-घेवाण अदलाबदल पद्धतीने होऊ लागली. शेतकरी आपल्याजवळील अन्नधान्य देऊन हत्यारे, वस्त्रे, मडकी, इत्यादी वस्तु घेऊ लागले. विणकर, लोहार, [१]भार, सो-गार, सुतार इत्यादी कारागीरही आपल्या जवळील हवी ती वस्तु देऊन आवश्यक वस्तु घेऊ लागले. याच अदलाबदलीच्या पद्धतीला 'वस्तुविनिमय पद्धती' (Barter Exchange System) हे नाव पडले. यात्रेतही शेतकरी व इतर लोक याच पद्धतीचा वापर [२]रू ला[३]ले. देवा[४]-घेवाणीची ही पद्धती अनेक शतके सुरु होती आणि यातूनच भारतीय चलन पद्धतीचा विकास झाला हे स्पष्ट होते. महाभारत काळात वस्तुची खरेदी-विक्रीचे माध्यम हे गोधन होते. कोणती वस्तु किती गाई दिल्यावर मिळते याचा उल्लेख महाभारत काव्यात मिळतो यात्रेत सुद्धा अशीच पद्धती होती.

पुढे अलेक्झँडरच्या आक्रमणानंतर भारतीय वस्तुविनिमय पद्धती बरोबरच मौल्यवान धातुंची नाणी आर्थिक व्यवहारासाठी मोठ्या प्रमाणात सुरु झाली. कारण भारतीयांचा विदेशी लोकांशी व्यापार मोठ्या प्रमाणात वाढला होता. भारतीय आपल्या मालाच्या मोबदल्यात मौल्यवान धातु घेत होते. भारतीय वैदिक साहित्यात कृष्णल व निष्क नाण्यांचा उल्लेख येतो. हे जरी खरे असले तरी भारतीयांच्या व्यवहारात वस्तुविनिमय पद्धतीच मोठ्या प्रमाणात होती.

प्राचीन वैदिक साहित्यातील काही उल्लेखांवरून वस्तुविनिमयाचे माध्यम गाय होती असे दिसते. ऋग्वेदातील (४.२४.१०) मध्ये इंद्राच्या मुर्तीची किंमत दहा गाई आहे असे म्हटले आहे. सोम (मद्याच्या) विक्रीचा उल्लेख शतपथ ब्राह्मणात (३.३.३.१.७) आढळतो. सिंध प्रदेशातील घोडे व मीठ यात्रेत मिळतात. असा उल्लेख अथर्ववेदात (४.७.६) मध्ये मिळतो. यात्रा व यात्रा-व्यापार सु[५]र व्हावा; म्ह[६]-ना यज्ञ केल्याचा उल्लेख शतपथ ब्राह्मण व बृहदारण्यकोपनिषद यात केला आहे, (भा.सं.कोष, खंड क्र. ८, वाणिज्य - ५६४).

[७]मीण भागात उत्पादित होणारे पदार्थ स्थानिक यात्रेतून विकले जात. तिथे नगरातील व्यापारी माल विकत घेत. त्याची विक्री नगरातील दुकानातून करित किंवा मोठ्या यात्रेत करित असा उल्लेख मिळतो.

भारताचा विदेशाशी व्यापार अलेक्झँडरच्या आक्रमणानंतर वाढतच गेला व भारतात प्रचंड सोने येऊ लागले. त्यामुळे साहजिकच नाण्यांची निर्मिती मोठ्या प्रमाणात होऊ लागली. नाण्यांच्या निर्मितीवर राजांचे नियंत्रण होतेच. सोने, चांदी, तांबे यासार[८]ी ना[९]ी निर्मा[१०] झाली. धातुंच्या किंमतीवरून नाण्यांची किंमत ठरित असे. कवडी व चिंचोक्याचा वापर सुद्धा नाण्यांसारखा होत होता. परंतु राजकीय मान्यतेशिवाय असे करणे गंभीर गुन्हा मानल्या जात असे. व्यापारावर नियंत्रण ठेवण्यासाठी कदाचित अशी पद्धती असावी असे तज्ञांचे म्हणणे आहे. व्यापारी जमा झालेल्या कवड्या व चिंचोके राजकोषात जमा करून मोबदला घेत असावे, असा अंदाज बांधता येतो.

[११]रीशंकर ओझा (१९९८) यांच्या 'प्राचीन मुद्रा' या पुस्तकामध्ये नाण्यांचे वजन किती असावे, याबाबत काही नियम प्राचीन काळी होते. सोने व चांदीच्या नाण्यांचे वजन करण्यासाठी कृष्णल (गुंजेचा) चा वापर होत असे. त्यांनाच पुढे रत्तीका किंवा रत्ती असे नाव पडले. शतमान हे नाणे शंभर कृष्णल (गुंज) एवढे होते असा उल्लेख मिळतो. तांब्याचा व्यवहार कर्ष (वालाची एकजात) नावाच्या बी च्या वजनावरून होत असे कर्षावरूनच 'कार्षापन' हे नाव प्रचलित झाले.

'मनुस्मृती' मध्ये सहा सर्षप (पांढऱ्या मोहरीचे दाणे) म्हणजे मध्यम आकाराचा एक यव असे तीन यव म्हणजे एक [१२]ष्णल, पाच कृष्णल म्हणजे एक माष, सोळा माष म्हणजे एक सुवर्ण, चार सुवर्ण म्हणजे एक पल, दहा पल म्हणजे एक धरण, दोन कृष्णल म्हणजे एक रोप्यमाषक, असे सोळा रोप्यमाषक म्हणजे चांदीचे धरण किंवा पुराण असा उल्लेख आहे. नंद व मौर्य वंशाच्या राजांनी वजन मोजण्याकरिता रत्ती हे माप वापरले तर परकीय राजांची नाणी हे ग्रेन या वजनात मोजत.

दक्षिण भारतात कळंजु व मजांडी नावाच्या बियांचा वजन मोजण्यासाठी उपयोग होत असे. दक्षिण भारतातील वराह नावाचे नाणे ५० ग्रेनचे होते. भास्कराचार्य नावाच्या मध्ययुगीन गणिततज्ञाने 'लिलावती' नावाच्या ग्रंथात नाण्याच्या वजनाच्या षोडशकाचा उल्लेख केलेला आहे.

प्राचीन भारतातील यात्रा-व्यापार वाढण्याचे महत्त्वपूर्ण कारण चलनाची विश्वसनियता होय. प्राचीन भारतीय ग्रंथातील उल्लेखावरून स्पष्ट दिसते की, नाण्यांचे वजन ठरविण्याचे नियम किती काटेकोर होते हे निदर्शनास येते.

वरील नाण्यांचा इतिहास स्पष्ट करण्यामागे यात्रा-व्यापार भारतात किती महत्त्वाचा होता हे स्पष्ट करणे आहे, (भारतीय शिकके - श्री उपाध्याय, १९८८).

यात्रा व्यापार आणि प्राचीन काळापासूनच्या ऐतिहासिक विकासाची पार्श्वभूमी :-

प्राचीन काळापासून भारतीय संस्कृतीत यात्रेला महत्त्वाचे स्थान आहे. भारताची नैसर्गिक घडण पाहिल्यास भारत हा अत्यंत दुर्गम, प्रचंड पहाड, विविध वनस्पती इत्यादी भौगोलिक वैशिष्ट्ये असलेला देश आहे. हिमालयापासून कन्याकुमारीपर्यंत (पांड्यदेश) तर पश्चिमेला अरबी समुद्र, पूर्वेला बंगालची खाडी आहे. यात यशस्वीरित्या अवागमन करण्यासाठी राजमार्गाची नितांत आवश्यकता आहे.

भारतीय व्यापार्यांनी भारतात व्यापार करण्याकरिता नवनव्या मार्गाचा शोध लावला होता. भारतात आर्य लोकां स्थीर झाल्यानंतर आर्य संस्कृतीचा प्रभाव नर्मदा नदी पर्यंतच होता. नर्मदेच्या दक्षिणेकडे अनार्य लोकांची वस्ती होती. त्या लोकांच्या हल्यापासून 'आमचे संरक्षण कर' असा ऋग्वेदात नर्मदेची स्तुती करणारा एक श्लोक आहे याचाच अर्थ वैदिक काळात दक्षिणेकडील प्रवास अत्यंत दुर्गम मानला जात होता. दक्षिणेत प्रवास करणारा पहिला व्यक्ती अगस्ती मानल्या जातो. अगस्तीने विदर्भाची कन्या लोपमुद्रेशी विवाह केला होता. माळवा मार्गे अगस्ती विदर्भात आला व नंतर दक्षिणेत गेला असा प्राचीन उल्लेख आहे, (भा.सं. कोष, १९८८).

सह्याद्री घाटाच्या पायथ्याशी पश्चिमेला असलेल्या कोकणाला 'परशुरामक्षेत्र' असे म्हणतात. परशुरामाची यात्रा प्राचीन काळापासून या ठिकाणी दरवर्षी संपन्न होते, (परशुरामक्षेत्र - भा.सं.कोष, १९९८). प्राचीन काळातील यात्रा मार्गाचे हे दोन उदाहरणे होय. वैदिक साहित्यात याला 'दक्षिणापंथ' असे म्हणतात. 'रामायण' व 'महाभारत' काव्यातही प्राचीन राजमार्गाचा उल्लेख आहे. यालाच यात्रा मार्ग असे म्हणतात.

मौर्य काळापासून प्राचीन यात्रामार्गाचा उल्लेख मिळतो. मौर्य सम्राट चंद्रगुप्ताने आपल्या आयुष्याची शेवटची १२ वर्षे यात्रेकरिता प्रयाण केले होते. आपली राजधानी पाटलीपुत्र सोडून तो श्रवणबेळगोळ (कर्नाटक) या ठिकाणी संन्याशी म्हणून राहिला होता. ज्या जैन श्रमणासोबत तो दक्षिणेत आला तो मार्ग उज्जैन, विदर्भ मार्ग जात होता. याचाच अर्थ हा प्राचीन काळातील मुख्य राजमार्ग असावा.

मुक्त, सातवाहन, वाकाटक, राष्ट्रकुट आदि राजांच्या इतिहासाची साधने प्राचीन राजमार्गाची माहिती देतात. पालीदासाच्या 'मेघदूत' काव्यातील अनेक पंक्तींवरूनही यात्रामार्गाचा बोध होतो. प्राचीन काळात उत्तर भारतातील यात्रा मार्गांना विष्टी असे नाव होते. (विष्टीचे दोन अर्थ होतात एक गुलाम व दुसरा नागर (उत्तर भागातील राजमार्ग) सम्राट अशोकाने बौद्ध धर्म स्वीकारल्यानंतर अनेक भिक्षू धर्मप्रचारासाठी पाठविले होते. त्या सर्व भिक्षूंनी ज्या मार्गांनी प्रयत्न केले त्याचा उल्लेख बौद्ध साहित्यात आहे. साधारणतः उत्तर भारतात पाटलीपुत्रवरून मुख्य राजमार्ग निघून तो तक्षशिलेपर्यंत जात होता. त्याच राजमार्गाला चीन मधून येणारा रेशीम मार्ग मिळत असे. काशी, प्रयाग, उज्जैन, तोषली, श्रीनगर, दिल्ली, भ्रग्नगच्छ, ताम्रलिपी यासारख्या मुख्य व्यापारी केंद्रांना जोडणारे अनेक राजमार्ग प्राचीन काळात होते. याच मार्गांचा वापर करून यात्रेकरू व व्यापारी यात्रा करीत असत.

मध्ययुगीन काळात तर यात्रा मार्गाचे फार मोठे जाळे निर्माण झालेले दिसते. महंमद तुघलकाने आपली राजधानी दिल्लीवरून दौलताबाद या ठिकाणावर आणल्यानंतर यात्रामार्ग बनविल्याचा उल्लेख मिळतो. फिरोजशहा तुघलकाने तर यात्रा मार्गाचे जाळेच विणले होते. सुप्रसिद्ध ग्रँड ट्रंक रोड आजही सुस्थितीत आहे.

अल्लाऊद्दीन खिलजी, अकबर, औरंगजेब यांनी केलेला प्रवेश, छत्रपती शिवाजी महाराजांनी आग्रावरून सुटका करून घेतल्यानंतर वेशांतर करून यात्रामार्गाने विदर्भातून स्वराज्यात कसा प्रवेश केला याच्या नोंदी मराठ्यांच्या इतिहासात मिळतात. मुगल कालखंडात माळवा व माळवा प्रदेशातील आशिरगडावर ज्या राजाचे वर्चस्व त्याचे दक्षिणेकडील सर्व राजमार्गावर वर्चस्व असे सूत्र झाले होते.

थोडक्यात प्राचीन व मध्ययुगीन काळात राजमार्गाचे मोठे जाळे भारतात निर्माण झाले होते. प्रवाशांच्या सोयीकरिता रस्त्याच्या दुतर्फा सावलीकरिता झाडे, विहिरी, मुक्कामाकरिता धर्मशाळा (सराया) बांधल्याचे अनेक पुरावे मिळतात. ब्रिटीश कालखंडात तर रस्त्याचे फार मोठे जाळे (Network) संपूर्ण भारतात तयार झाले. रेल्वेमार्ग हे ब्रिटीशांच्या काळातच तयार झाले.

प्राचीन मध्ययुगीन काळात यात्रा भूमार्ग, जलमार्ग मोठ्या प्रमाणात होत असे. देशांतर्गत नदीमार्ग फार मोठा व्यापार होत असे. सातवाहन, गुप्त, मौर्य, चोल, पांड्य, चेर राजांच्या अनेक मुद्रांवर शीड असलेल्या जहाजाचे चित्र कोरलेले आहे. याचाच अर्थ जलमार्ग अंतर्गत व बहिर्गत प्रदेशात व्यापार करण्याकरिता सोयीस्कर मानल्या जात होता.

मध्ययुगीन कालखंडात यात्रा-व्यापाऱ्यांना रस्त्याची माहिती देणाऱ्या व मालाची वाहतूक करणाऱ्या विविध जातींचा उल्लेख मिळतो. काश्मिरसारख्या दुर्गम ठिकाणावर मालाची वाहतूक केली जाते. पहाडी लोकांचा यात गुरखा, काश्मिरी, लोकांचा उल्लेख मिळतो. उत्तर भारतात रस्ता मार्गदर्शन करणाऱ्याला 'गडरिया' म्हणत. ही मंडळी आपल्या खेचरावर, उंटावर व्यापाऱ्यांचा माल लादून यात्रा ठिकाणांवर पोहचून देत असत.

महाराष्ट्र, गुजरात व संपूर्ण उत्तर भारत त्याचप्रमाणे दक्षिण भारतात व्यापाऱ्यांच्या मालाची ने आण करणाऱ्यात विदर्भातील बंजारा जमातीच्या लोकांचे वर्चस्व होते. आपल्या जवळील बैलाच्या पाठीवर माल लादून ही जमात विश्वासाने इच्छित स्थळी पोहचून देत असे. याला 'लादणी' असे नाव आहे. छत्रपती शिवाजी महाराजांनी मुगलांच्या साम्राज्यात असलेल्या विदर्भातील सुप्रसिद्ध कारंजा लाड या शहरावर स्वारी केल्यानंतर जप्त केलेला माल वंजारा समाजाच्या लोकांनी राजगडावर पोहचविला असा उल्लेख मराठ्यांच्या इतिहासाच्या साहित्यात आहे.

प्राचीन, मध्ययुगीन कालखंडात विदर्भातील अनेक यात्रा केंद्रांचा उल्लेख मिळतो. विदर्भातील यात्रा केंद्र विशिष्ट वस्तुंसाठी प्रसिद्ध होती आणि आजही त्या वैशिष्ट्यांकरिता, वस्तू, प्रदर्शनी व खेळाकरिता ओळखल्या जाते.

४.२ गृहितके (Hypothesis) :-

- १) बेंबळा खोऱ्यामध्ये नवीन उदयास आलेल्या यात्रा-व्यापार केंद्रांचा विकास (वाढ) व स्थिरता मुख्यत्वेकरून त्याला प्रेरणा देणाऱ्या व सकारात्मक सामाजिक, धार्मिक व प्राकृतिक विविधतेवर अवलंबून असते.
- २) बेंबळा खोऱ्यामध्ये यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या निर्मितीमध्ये व विकासामध्ये वाहतुकीच्या सुविधांची व रस्त्यांच्या जाळ्याची महत्त्वाची भूमिका आहे.
- ३) बेंबळा खोऱ्यातील यात्रा-व्यापार केंद्रांचे दशकनिहाय उत्पत्तीदर्शक वितरण असमान स्वरूपाचे दिसून येते.
- ४) बेंबळा खोऱ्यात धार्मिक प्रभावाखाली येणाऱ्या यात्रा केंद्रांचा व वैशिष्ट्यपूर्ण यात्रा केंद्रांचा विकास झालेला दिसून येतो. तर प्रशासकीय घटक यात्रा केंद्रांच्या विकासात बाधा आणतात.
- ५) बेंबळा खोऱ्यातील विविध धर्मानुसार यात्रा-व्यापार केंद्रांची उत्पत्ती व त्यांचा विकास कल आढळून येते.

- ६) यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या उत्क्रांतीच्या व उत्पत्तीच्या अवस्थेनुसार बेंबळा खोऱ्यातील यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या आयुर्मानात बदल दिसून येतो.
- ७) बेंबळा खोऱ्यामध्ये वाहतुकीच्या सेवासाधनांचा विकास झाल्यामुळे व धार्मिक अधिष्ठानांच्या प्रभावामुळे यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या स्थिरतात्मक चढउतारामध्ये विविधता आढळून येते.

४.३ पद्धतीशास्त्र (Methodology) :-

यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या संदर्भात चर्चा करताना आपण जे पद्धतीशास्त्र अभ्यासणार आहोत त्यामध्ये; सर्वप्रथम यात्रा-व्यापारप्रणालीच्या काही वैशिष्ट्यांबद्दल सविस्तर चर्चा करून त्यासंबंधीची सैद्धांतिक मांडणी करणार आहोत. यात्रा-व्यापारप्रणालीमध्ये एखाद्या यात्रा-व्यापारकेंद्रांच्या न्हासाची (Mortality) कारणे व परिणाम तसेच यात्रा-व्यापारकेंद्रांच्या नेहमीकरिता अस्तित्वात राहण्याकरिता आवश्यक असणाऱ्या पोषक गोष्टींवर सुद्धा चर्चा करणार आहोत. ती केंद्र भरभराटीस येण्याची कारणे व त्याचप्रमाणे यात्रा-व्यापारकेंद्रांचे वेळेनुरूप उत्क्रांती विकासाचे विविध टप्पे या सर्व बाबींची चर्चा करणार आहोत व यानंतर यात्रा-व्यापार प्रणालीच्या विकासाची व स्थैर्याची काळानुरूप चिकित्सासुद्धा आपण करणार आहोत.

बेंबळा खोऱ्यातील यात्रा-व्यापारप्रणालीवर प्रकाश टाकताना यात्रा-व्यापारप्रणालीच्या उत्पत्ती अवस्था, यात्रा-व्यापारकेंद्रातील स्थिरतात्मक चढ-उतार, यात्रा-व्यापारप्रणालीच्या स्थिरतेवर काही रचनात्मक सिद्धांत, यात्रा-व्यापार प्रणालीची सर्वसामान्य वैशिष्ट्ये व बेंबळा खोऱ्यातील धार्मिक यात्रा केंद्रांचे सामर्थ्य व श्रद्धा या संपूर्ण मुद्यांचे सविस्तर विवेचन करण्याकरिता (२००७-०८) या वर्षाला क्षेत्रीय माहिती प्रत्यक्ष यात्रा-व्यापार केंद्रांमध्ये जाऊन संकलित करण्यात आली. या संकलित केलेल्या माहितीच्या आधारे तसेच बेंबळा खोऱ्यातील यात्रा-व्यापारप्रणालीच्या संदर्भात लागणारी जिल्हा जनगणना निर्देश ग्रंथ (१९८१-९१-२००१) यांचा आधार घेतला गेला. भारतीय सर्वेक्षण विभागाचे स्थलनिर्देशक नकाशे, जिल्हा गॅझेटिअर्स, महसूल खात्याचे नकाशे (Majmuli Maps) व शासकीय प्रकाशने यासारख्या माहितीचा आधार घेण्यात आला. या संपूर्ण माहितीचे विवेचन करण्यासाठी संकलित केलेल्या सांख्यिकीय माहितीचा आधार घेण्यात आलेला आहे व याकरिता सांख्यिकीय पद्धत अवलंबविण्यात आली आहे.

४.४ बेंबळा षोरे :- यात्रा-व्यापार केंद्रांचे सर्वसाधारण स्वरूप व वितरण :-

बेंबळा खोऱ्याच्या यात्रा-व्यापार प्रणालीतील यात्रा केंद्रांचे सर्वसाधारण स्वरूप आणि यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या वितरणावर आपल्याला खालीलप्रमाणे प्रकाश टाकता येईल.

बेंबळा खोऱ्यातील यात्रा-व्यापार केंद्रांचे वितरण हे संपूर्ण असमान स्वरूपाचे असल्याचे दिसून येते. ज्या प्रदेशामध्ये यात्रा-व्यापार विकासाकरिता सर्व मूलभूत गरजांची पूर्तता झालेली आहे. अशा प्रदेशामध्ये यात्रा केंद्रांची निर्मिती व विकास झालेला दिसतो, व ज्या प्रदेशामध्ये यात्रा-व्यापार केंद्रांच्या विकासाकरिता अनुकूल परिस्थिती नाही त्या प्रदेशामध्ये यात्रा-व्यापार षोरे कमी प्रमाणात निर्माण झालेली आहे व निर्माण झाल्यानंतर काही यात्रा-व्यापार केंद्रांचा विकास होऊ शकला नाही त्यामुळे यात्रा-व्यापार केंद्रांचा काही भागामध्ये न्हास झाला आहे.

बेंबळा खोऱ्यामध्ये एकूण १०७ यात्रा-व्यापार केंद्र आहेत परंतु सर्वच क्षेत्रात सारख्याच प्रमाणात यात्रा-व्यापार षोरे दिसून येत नाहीत. बेंबळा खोऱ्यातील जिल्ह्यानुसार यात्रा-व्यापार केंद्रांचे वितरण पाहता यामध्ये सुद्धा तफावत असलेली दिसून येते. एकूण १०७ यात्रा-व्यापार केंद्रांपैकी अमरावती जिल्ह्यामध्ये सर्वाधिक ४९ यात्रा-व्यापार केंद्र होती त्यामधील १ यात्रा-व्यापार षोरे बंद पडले असून सध्या ४८ यात्रा व्यापार केंद्र सुरू आहे. यवतमाळ जिल्ह्यामध्ये ३५ केंद्र होती त्यापैकी ४ यात्रा-व्यापार षोरे बंद

पडली आहे. सद्यस्थितीत एकूण ३१ केंद्र सुरु आहेत व सर्वात कमीयात्रा-व्यापार केंद्र वाशिम जिल्ह्यात २३ होती त्यामधील ४ यात्रा केंद्र बंद पडली असून सद्यस्थितीत १९ यात्रा-व्यापार केंद्र सुरु आहे. या संख्येवरून असे निर्देशनास येते की, वेगवेगळ्या जिल्ह्यानुसार यात्रा-व्यापार केंद्रांचे वितरण असमान झालेले आहेत.

संदर्भ सूची

१. 'Akola District Gazetteer' (१९६८): Directorate of Government Printing, Stationary and Publications Maharashtra State.
२. 'Amravati District Census Handbook' (१९७३): Directorate of Government Printing, Stationary and Publications Maharashtra State.
३. 'Amravati District Gazetteer' (१९६८): Directorate of Government Printing, Stationary and Publications Maharashtra State.
४. BirdJ. (१९५८) : Billingstate : 'A central metropolitan market' Vol. १२४.
५. 'Census of Amravati District' (१९९१) : Volume X Maharashtra part VIIB.
६. चौधरी एस.आर. व चव्हाण एम.बी. (२००६) : 'प्राकृतिक भूगोल व महाराष्ट्राचे प्राकृतिक पर्यावरण', हिमालय बुक प्रा.लि.गिरगाव मुंबई - ४०० ०२४.
७. 'Fair & Festivals in Maharashtra' Prepared by The Maharashtra Census Office, Bombay.
८. Gedam D.A. (१९७४) : 'A Geographical Analysis of Fairs at Salabardi', The Indian Geographical Journal Vol.११.९ No. १
९. Gedam D.A. (१९८१) : 'The Origin Condition of Periodic Market place in the Wardha vally of Maharashtra', The Deccan Geographer, Vol १९ No. २ & ३
१०. जोशी पंडित महादेवशास्त्री (१९९८) : 'भारतीय संस्कृती कोष' खंड ८, वाणिज्य -५६४, भारतीय संस्कृती कोष मंडळ, ४१० शनिवार पेठ, पुणे.
११. Mandal, Hrishikesh P. B. (१९८५): 'Growth of Market Centres in Nagpur city', Geographical Review of India, Vol ४७. No.१, p. १३ -१८.
१२. Saxena H.M. (१९८२): 'Rural Markets a perspective for development';Annals of the Asociation of Rajasthan Geographer, Vol. २, p.३१-३४.
१३. शिंदेएस.बी. (२०००) : 'पर्यटन भूगोल', फडके प्रकाशन, कोल्हापूर.
१४. श्रीवास्तव हरिओम (१९९८) : 'विपणन भूगोल', एसोसिएशन ऑफ मार्केटिंग ज्याग्राफर्स ऑफ इण्डिया', १९ क, हिरा पूरी पालो-नी, औरंगापूर
१५. Singh S.M. (१९६५) : 'The stability theory of rural central place development' the National Geographical Journal of India ११(१), pp. १३-२१
१६. Symanski, R. and Bromley R.J. (१९७४) : 'Market Development and Ecological Complexes;' Professional Geography, Vol. XVI, No.४
१७. Tamaskar B.G. (१९८५) : 'Stability of Periodic Market Places and Marketing system on the Arvi Upland;' The Deccan Geographer, Vol XXIII p.५५

१८. उपाध्याय (१९९८) : 'भारतीय शिक्के', भारतीय संस्कृती कोष खंड ८, भारतीय संस्कृती कोष मंडळ, ४१० शनिवार पेठ, पुणे.
१९. Webber M.J. and Symanski R. (१९७३) : 'An Economic Location Analysis Economic Geography' Vol. ४९७, No. ८
२०. 'Yeotmal District Gazetteer' (१९६८) : Directorate of Government Printing, Stationary and Publications Maharashtra State.



Vijay Tompe

G. S. Tompe Arts, Commerce & Science College, Chandur Bazar, Dist: Amravati.