Reviews of Literature
Impact Factor : 1.4716 (UIF)
Volume 2 , Issue 4 / Nov 2014 ISSN:-2347-2723

प्राचीन कोकणच्या व्यापार उदीमातील महत्वाचे व्यापारी मार्ग, व्यापारी संघटना आणि चलन यांचा अभ्यास

Gopinath B. Sarang

HOD of History,I.C.S College, Khed , Dist.- Ratnagigiri, Maharashtra.

सारांश :

पाचीन कोकणची आर्थिक रचना वैशिष्टपूर्ण अशीच होती. कोकणच्या भौगोलिक परीस्थितीचा विचार करता कोकणाला पूर्वीपासूनच विस्तीर्ण असा सागर किनारा लाभला आहे. त्याचा प्रभाव कोकणच्या आर्थिक जनजीवनावर पडला होता आणि आहे. त्यामुळेच देशाच्या इतर भागाप्रमाणे थोडया कमी प्रमाणात का होईना पण शेती आणि लघूव्यवसाय कोकणात होतेच. पण सागरी किनारा आणि घनदाड जंगल संपत्ती यामुळेच कोकणाला व्यापारी उलाढालींचा लाभ मोठया प्रमाणावर मिळाला. सहाजिकच प्राचीन काळात कोकणची आर्थिक भरभराट होण्यास मदत झाली. प्राचीन कालखंडात भारताचा विदेष व्यापार चार सागरी मार्गानी चालत होता. त्यापैकी एक मार्ग अरबी समुद्रावरून जात होता.1 पर्यायाने सागरामार्गे होणाऱ्या व्यापारासाठी कोकणच्या किनारपट्टीवरील अनेक बंदराचा आणि व्यापारी पेठांचा विकास झालेला होता. बरीचसी व्यापारी केंद्रे आणि बंदरे, आंतरराष्टीय व्यापारी केंद्रे आणि बंदरे म्हणून प्रसिद्धीच्या झोतात आली होती.2 त्याच प्रमाणे निरनिराळया व्यापारी श्रेणींची माहिती साहित्यातून मिळते.

प्रस्तावना-

विशेषतः महाराष्ट्रात असलेल्या शैलगृहे आणि लेण्यापैकी सुमारे सत्तर ते अंषी टक्के कोकणात आहेत. महत्त्वाचे म्हणजे ती सर्व व्यापारी मार्गावर वसलेली आहेत. या शैलगृहे आणि लेण्या यांचा प्राचीन भारताच्या व्यापार समृद्धीमध्ये फार मोठा वाटा आहे. कोकणातील व्यापाराची केंद्रे आणि बंदरे घाट–रस्त्यानी मुख्य भूभागासी जोडलेली होती. या मार्गांनी मोठया प्रमाणावर दळणवळण चालत होते. सहाजिकच देषाच्या आर्थिक भरभराटीमध्ये कोकणातील व्यापारी केंद्रे, बंदरे, घाट रस्ते आणि व्यापारी श्रेणी हे अत्यंत महत्त्वाचे घटक ठरले होते. त्यामुळे भारताच्या आणि महाराष्ट्राच्या एकदंरीत प्रादेशिक विस्ताराच्या मानाने कोकणचा भूप्रदेश फारच लहान असला तरी देशाच्या आणि महाराष्ट्राच्या आर्थिक भरभराटीमध्ये या छोटयाशा प्रदेशाचे योगदान महत्त्वपुर्ण आहे. याच अनुषंगाने कोकणच्या व्यापार व्यवस्थेत महत्वाची भूमिका बजावणारे व्यापारी मार्ग, व्यापारी संघटना आणि चलन यांचा शोध घेण्याचा प्रयास या लेखात केला आहे.

दळणवळण आणि व्यापारी मार्ग :

काकण हा किनारी प्रदेश असल्याने स्वाभाविकपणे बहुतेक आयात–निर्यात व्यापार हा कोकणातील सोपारा, कल्याण, चेउल, इत्यादी सारख्या बंदरामधून चालत होता. सहाजिकच येथील लोकाना हा एक अधिक कमाईचा मार्ग होता. विशेषतः विदेशी व्यापारात प्रतिष्ठान, तगर, या सारख्या अतंर्गत भागातील शहरामधून व्यापाऱ्याची व्यापारी माल भरलेली वहाणे किना यावरील बंदरापर्यत नेणे ही अतिषय अडचणीची बाब होती हे काम ‘सार्थवाहक’ म्हणून ओळखल्या जाणाऱ्या विशेष दर्जाच्या व्यापाऱ्याकडून केले जाई. या विभागातील कित्तेक आलेखांमधून सार्थवाहकाच्या हालचीलींच्या कार्याची मोठया प्रमाणावर नोंद करण्यात आली आहे. कार्ले येथील एका आलेखात तर सार्थवाहकाच्या पत्नीचे नाव नमूद करण्यात आले आहे, जी तीच्या पतीच्या गैरहजेरीत कामकाज पहात असे. कान्हेरी येथील आलेखामधून अनेक ‘श्रेष्ठीची’ (Shresthis) माहीती आढळून येते.

याषिवाय दुसरे व्यापारी, व्यापारी संघटना (Trade Guilds) आणि विदे"ाी व्यापारी याचीही माहिती मिळते. हे असे सिद्ध करते की, इ.स. च्या सुरुवातीच्या शतकांमध्ये समृद्ध अ"ाा भारताच्या विदेषी व्यापारातून कोकणाला मोठया प्रमाणावर लाभ मिळत होता हेच सिद्ध होते.

व्यापारी मार्गः

महाराष्ट्राचा विचार करता निदान इतिहास काळाच्या सुरुवातीपासून तरी कोकणातील बंदरामार्फत महाराष्ट्राचे पाष्चात्य जगताषी घनिष्ट असे व्यापारी संबंध होते. त्यामुळे कोकण विभागात अनेक काफील्याचे मार्ग आहेत, जे महाराष्ट्र आणि भारताच्या इतर भागातील महत्वाच्या शहरां"ाी आणि व्यापारी केंद्रां"ाी जोडलेल होते. म्हणूनच भारताच्या विदे"ाी व्यापारात कोकणने महत्वपूर्ण भूमिका बजावली आहे हे निर्विवाद स्पष्ट होते.

भुमार्गः

सहयाद्रीची प्रचंड अषी भिंत संपुर्ण प"िचम किना्याच्या बरोबरीने समांतर अ"ाी गेलेली असली तरी तो दळणवळणासाठी अडथळा बनलेला नाही. तेथे अनेक घाटरस्ते होते, ज्यामधून प्रवासी कोकणातून घाटावर ये–जा करीत असत. हे रस्ते बंदर शहराकडून अंतर्गत शहरां"ाी (Inland Centres) जोडलेले होते. उदा. थळ घाट जो सोपारा बंदराला राज्याच्या अतंर्गत भागातील नाषिक आणि पितळखोरा या सारख्या महत्वाच्या शहरा"ाी जोडत होता. हा मार्ग पितळखो्याजवळ दुस्या मार्गाला मिळत होता, जो उत्तर–दक्षिण जावून भरुकच्छला (भडोच) वद्रापाळ (Vadrapalys) प्रका"ो बहाळ (Bahal) मार्गे प्रतिष्ठानला जोडत होता. तोच मार्ग पुढे प्रतिष्ठाणच्या दक्षिणेकडे जात होता.[3]

पैठण ते सोपारा हा मुख्य रस्ता नेवासा, जुन्नर, नाणेघाट आणि कल्याण मधून जात होता. पुरातत्वीय पुराव्यावरुन असे दिसून येते की सहयाद्रीच्या बरोबरीने उत्तर दक्षिण असा सरळ रस्ता जात होता. महाराष्ट्रातील प्रमुख चार मोठया रस्त्यापैकी तीन रस्ते सोपा्या"ाी जोडलेले होते[4] ते म्हणजेः

1.अगदी उत्तरेकडील मार्ग प"िचमेकडे सोपारा व्दिपकल्पामधून जावून तो पूर्वेला पौनीला मिळत होता.
2.दुसरा मार्ग उत्तरेला सोपारा आणि भडोचहून दक्षिणेला कोल्हापुरला जात होता.
3.तिसरा मार्ग उत्तरेला सोपारा आणि भडोच तर दक्षिण–पूर्वेला (इषान्येला) पैठण आणि नगरला मिळत होता.

जलमार्गः

विदे"ाी व्यापाराच्या क्षेत्रामध्ये जलमार्गांना वि"ोष महत्व आहे. आणि वि"ोषतः सागरी व्यापारासाठी जलमार्गांना दुसरा पर्याय नाही. प्राचीन भारताने कार्यक्षम अ"ाी जलवाहतूकीची व्यवस्था विकसित केली होती. सिंधु संस्कृतीच्या काळातील "िाक्के त्याच प्रमाणे वैदिक साहित्यामध्ये वल्हयाच्या गलबताचे आणि नांवाचे हुबेहुब वर्णन हे याचे पुरावे आहेत.[5] जो पर्यत भारताचा व्यापार प"िचमेसी संबंधित होता, निदान खिस्ताब्दाच्या सुरुवातीनतंरही व्यापा्याकडून प्रामुख्याने सागरीमार्ग उपयोगात होते. मुख्यत्वे सागरी मार्ग दोन प्रकारचे होते ते म्हणजे नदीपथ (Nadipatha) म्हणजे नदीमार्ग आणि वारीपथ (Varipatha) म्हणजे सागरी मार्ग होय.

कोकणामध्ये वैतरणा, वसईची खाडी, सावित्री, शास्त्री वाषिष्ठी आणि विजयदुर्ग किंवा वाघोटनची खाडी या सारख्या नदया व खाडया लांबीला कमी आहेत पण त्याची पात्रे त्याच्या मुखाजवळ सुमारे 20 ते 30 किलोमीटर इतकी मोठया प्रमाणावर विस्तार पावलेली आहेत. या विस्तृत खाडयानी विदे"ाी व्यापारात महत्वपूर्ण भूमिका बजावली आहे. कारण त्यांच्या मधून मालाची वाहतूक अल्प खर्चात, कमी दरात होवू शकत होती. त्याचा परीणाम म्हणून ज्याठिकाणी उपलब्ध असेल तेथे आपल्या मालाची वहातूक करण्यासाठी व्यापारी या नदीपथना अधिक पसंती देत असत.

वारीपथ म्हणजे सागरी मार्गाचा विचार करता कोकणात त्याचे दोन्ही प्रकार म्हणजेच किनारी मार्ग ;तटीय पथ किंवा मार्गद्ध आणि सागराच्या खोल पाण्यातील मार्ग हे दोन्हीही अस्तित्वात होते. महराष्ट्राच्या संपुर्ण किनारपट्टीवर सागरी मार्ग असल्याबद्दलचे वाड.मयीन तसेच पुराभिलेखिय मुबलक पुरावे आहेत.[6]

आतंरराष्ट्रीय व्यापारी जलमार्ग:

आतरराष्ट्रीय व्यापारात, कोकणचा किनारा कित्तेक मार्गानी बाहय जगाताबरोबर जोडलेला होता. भारतीय व्दीपकल्प तीन सागरानी वेढलेला आहे. त्यापैकी कोकण किना-याबरोबर जोडलेल्या अरबी समुद्राने भारताला मेडीटरानियन त्याच प्रमाणे ॲटलांटिक महासागर याना जोडले आहे. प्राचीन भारतीय साहित्यामध्ये त्याचा सिंधुसागर म्हणून संदर्भ देण्यात आला आहे.[7]

प्लीनीच्या मतानुसार भारताला जाणारे सागरी मार्गाचे चार टप्प्यात संषोधन झाले. या चार टप्प्यापैकी, तीस-या टप्प्यात दर्यावर्दी अरबीसमुद्राच्या किना-याहून थेट महाराष्ट्राच्या किना-यावर मेलीझीगरस (Melizigerus) किंवा सिझेरीस (Sigeris) ज्याची रत्नागिरी जिल्हयातील जयगड या बंदराबरोबर ओळख पटविण्यात आली आहे, तेथे नौका घेउन पोचत. चौथा टप्पा हा अरबी समुद्र ते मलबारचा किनारा असा थेट सागरी मार्गाचा निदर्षक होता.[8]

विशेषतः सोपा-याचा जुन्या करारात (Old Testaments) नमूद केलेला ओफीर (Ophir) हा उल्लेख सोपारा या काळात एक प्रसिद्ध व्यापारी केंद्र होते याबाबतीत कोणतीही शंका मागे ठेवीत नाही. ओफीर येथून सोने, कथिल, चंदन, कापूस, साखर, दालचिनी, मोर, माकडे, तादूळ, टेंबुरणी, हस्तीदंत या निर्यात होणा-या प्रमुख वस्तू होत्या आणि प्रामुख्याने दारु, गुलाम, चिकणमाती, धातूच्या थाळया, दागिणे, मासे परपल, काच, चांदी, क”ीदाकाम केलेल्या वस्तू आणि स्त्रीयांच्या वस्तू आयात होत होत्या.[9]

अनेक बौद्ध धर्मिय साहित्यामधून बुद्धाच्या कारकीर्दीत सागरी व्यापाराची माहिती मिळते. ज्या भारतीय घाउक व्यापा याने पहिल्यांदा सागरी मार्गे बॅबीलोन येथे मोर नेण्याच्या साहसाषी संबधित माहिती बावेरु जातकात ;ठंअमतन श्रंजांद्ध मिळते. बौद्ध कालखंडात भारत आणि पा”चात्य दे”ा यांच्यात व्यापार चालत होता हे या पुराव्यावरुन नि”िचतपणे सिद्ध होते. बौद्ध काळात सुरु असलेल्या या व्यापारास बहुतेक सर्व जातकांमधून बळकटी मिळते, ज्यात दूरच्या भूप्रदे”ाांच्या समुद्र सफरीच्या वर्णन करणा-या कथांचा आणि जोखमो साहसांच्या सागरी सफरींचा समावे”ा आहे. त्यामध्यचे प”िचम किना-यावरील अती”ाय प्राचीन बंदरे; ठाणे जिल्हयातील सोपारा (Surparaka), गुजरात मधील भडोच (Bharukachha) ही नांवे दिसून येतात.[10] इ. स.पू. सातव्या शतकाच्या सुरुवातीला सागरातून जाणारे व्यापारी त्यांच्यासाठी मान्सूनचा उपयोग करुन घेण्याची सवय करुन घेत असे रीस डेव्हीड (Mr. Rhys Davids) यानी प्रकाषात आणले आहे. त्यांचे सोपारा आणि भडोच मार्गे भारताच्या वायव्य किना-यावरील बंदरांचा बॅबीलोन बरोबर नियमित व्यापारी संबंध होते.[11] भडोच आणि सोपा-याहून प”िचमेकडे व्यापारी जहाजे व्यापारासाठी गेल्याचे बौद्ध जातके, त्याच प्रमाणे काही इतर संस्कृत कायदयाची पुस्तके आपणाला सांगतात. हा संदर्भ सुर्पारक जातकाने आणखी पक्का होतो, ज्यानुसार भडोच बंदरातून व्यापा-यांचे पथक निघून आणि सोपारा येथून आलेल्या पुर्णा नावांच्या पण आंधळा असलेल्या कु”ाल नाविकाच्या नेतृत्वाखाली सहा समुदामधून फिरले असे समजून येते.[12]

व्यापारी संघटना :

अगदी सुरुवातीच्या काळापासूनच भारताच्या आर्थिक जीवनात व्यापारी आणि औद्योगिक संघाचे सर्वसाधारण स्वरुप होते असे दिसते. सातवाहन कालखंडात अ”ाा संघटनाच्या कार्याचे संदर्भ आलेखमधून सापडतात.[13]या संघटना प्रमुख्याने आर्थिक व्यवहाराच्या कामकाजाचे नियोजन करीत असत. वेगवेगळया व्यवसायातील लोक आणि व्यापारी एकत्र येउन आपला गट तयार करुन त्याच्यासाठी मार्गद”र्न करण्यासाठी नि”िचत असे नियम आणि कायदे बनवित. व्यापार उदीमाकडे लक्ष ठेवण्यासाठी आव”यक आर्थिक घटक म्हणून त्यानी ते सुरु केले होते. सामान्यपणे या संघटनांचे संदर्भ श्रेणी, पुग, गण, कुटा इत्यादी नावांनी आढळतात. अपराजिताच्या 'भादना' ताम्रपटात अ”ाा संधांचा उल्लेख 'नगर' अषा असामान्य संज्ञेने आला आहे. हे नगर म्हणजे कन्नड भाषेतील 'नाकरा' (Nakara) ज्याचा अर्थ संघ असा आहे असे डॉ. वा वि मिरा”ाी यांनी सुचविले आहे.[14]तर दीक्षितांचे मते 'नगर' म्हणजे शहर किंवा सर्वसाधारणपणे शहराचे विधिमंडळ होय. परंतु त्याचा व्यापारी आणि व्यापारी संघटना असाही उल्लेख करण्यात आला आहे.[15]तथापि, दिक्षितार यानी उत्तर भारतातील श्रेणी आणि निगम या सारखाच त्याचा अर्थ घेतला असून पुढे असे निर्देषित केले आहे की, त्याना दक्षिण भारतीय आर्थिक जीवनात साधारण स्थान होते.[16]राव यानी त्यांची व्यापा-याचा गट किंवा व्यापारी समाजाच्या प्रतिनिधीची सभा अषी व्याख्या केली आहे.[17]

व्यापारी संघ विविध कार्यात गुंतलेले होते. परंतु त्याचा मुख्य कल एकमेकांच्या सहकार्याने आर्थिक व्यवहार वृदिंगत करण्याचा होता. या संघटना सर्व संपत्तीचा संचय करुन असल्याने त्याचे सामाजिक आणि आर्थिक जीवनातील स्थान अत्यंत प्रतिष्ठेचे होते. ि”ालाहारांच्या रेकार्डमधून वारंवार नमूद करण्यात आलेला हम्यामान–नगरया संज्ञेचा उल्लेख हे त्याचे उत्तम उदाहरण म्हणून सांगता येणारे आहे. कन्नड भाषेत हम्यामानचा अर्थ कारागिर असा आहे. तर नगर म्हणजे ज्याला कन्नडमध्येच

नकारा (Nakara) म्हणजेच संघटना असा अर्थ होतो. थोडक्यात 'हम्यामान–नगर याचा अर्थ कारागिरांची संघटना असा होय. या हम्यामान–नगराचा उल्लेख राज्याचे अधिकारी आणि समाजातील प्रतिष्ठित सदस्य ;पौरस त्र च्नतेंद्घ यांच्या बरोबरीने आले आहेत, ज्याच्यासाठी दानाच्या शर्थी वि"ोषत्वाने बणविलेल्या होत्या.[18]यावरुन असे दिसते, की षिलाहार काळात कोकणमध्ये कारागिरांच्या संघटनांनी उच्च दर्जा प्राप्त केला होता.

प्राचीन काळात व्यापारी संघटनानी धार्मिक संस्थाचे विष्वस्त म्हणून देखील कार्य केले असल्याचे अपराजिताच्या भादना ताम्रपटातून कळते. षिलाहार नृपती अपरादित्याने लोणादित्य देवाला दिलेले भादना खेडयाचे दान देवस्तानाच्या वतीने गुणापुरा (Gunapura) या ठिकाणच्या संघटनेने स्वीकारले होते. यावरुन सदर संघटनेने त्याकाळी आपला दर्जा आणि विष्वास संपादन केला होता. वर उल्लेख केलेल्या दानामधून काही भाग मंदीराच्या दुरुस्तीसाठी आणि जीर्णोद्धारासाठी होता. संघटनेने मंदीराच्यावतीने दानाचा स्वीकार करणे यावरुन संघटनेच्या सभासदाना मंदीराबाबतचे ज्ञान असावे किंवा मंदीर बांधकामाची माहिती असणा.या कुषल व्यक्तीचा संघटनेमध्ये समावे"ा असावा हे सूचविणारे आहे. याच लेखात संघटनेच्या सदस्याचे आदराचे स्थान दर्षविण्यात आले आहे. दानपत्रात केलेल्या मार्गद"ाना प्रमाणेसदरचे दान संघटनेच्या सभासदांच्या हस्ते पाण्याच्या शुद्धीकरणासाठी राजाने दिले होते. या संघटनेचे सदस्य समाजाच्या वेगवेगळया वर्गातील होते. एक ब्राम्हण, दोन वैष्य आणि प्रसिद्ध खेडयांच्या सभेचा प्रत्तेकी एक सदस्य अ"ाी या संघटनेची रचना होती.

शिलाहार कालखंडातील कान्हेरी गुंफा आलेखात बौद्ध संघांना अक्षयनिधीच्या स्वरुपात (Aksaynivi) दिलेल्या दानाचा उल्लेख आढळतो. ही ठेव पत्नी आणि मुलांच्या संगोपणासाठी संघटनाना हस्तातरीत करण्यात आली होती.[19]

चलन :

कोकणात अद्यापपर्यत प्राचीन काळातील फक्त ि"ालाहारांचे एकच नाणे आढळले आहे. हे नाणे दक्षिण कोकणचा ि"ालाहार नृपती छित्तराज याने पाडले होते.[20]ि"ालाहार नेहमी मांडलिक सत्ताधिष होते. त्यांचे राज्य अंत्यंत लहान असून साधन सामुग्रीने समृद्धही नव्हते. अ"ाा स्थितीत नाण्याच्या टाकसाळीचा प्रयोग एकातरी ि"ालाहार सत्ताधि"ााने करणे अंत्यत महत्त्वाचे होय. छित्तराज, नार्गार्जुन आणि मुम्मिनी या तीन एका मागोमाग सत्तेवर आलल्या भावांची कारकिर्द ही ि"ालाहारांच्या इतिहासातील भरभराटीचा काळ होता.

आलेखांमधून आढळणारी काही नाणी जी प्राचीन काळात वितरणामध्ये असल्याचे कळून येते ती पुढील प्रमाणे आहेत.

1.द्रम्म (Drammas)[21]

शिलाहारांच्या सुरुवातीच्या अभिलेखांमधून; म्हणज कान्हेरी गुंफालेखांपासून ते ि"ालाहारांच्या –हास काळापर्यतच्या लेखांमधून; म्हणजेच दुस.या अपरादित्याच्या शके 1108 च्या परेल षिलालेखापर्यत द्रम्माचा उल्लेख केलेले आहे. द्रम्म, हा शब्द ग्रीक द्रचम (Drachma) पासून आलेला असून ते नाणे सोन्याच्या नीष्क (Niska) या नाण्याच्या एक शष्टांष 1/6 बरोबरीचे होते.[22] द्रम्म बहुदा एक कर असण्याचा संभंव आहे. अषाच रीतीने मुम्मिनीच्या ठाणे ताम्रपटात ग्रहद्रम्म (Grhadrama) म्हणून घरपटटीचा उल्लेख करण्यात आला आहे. त्या लेखात पोरुथी द्रम्म (Poruthi Dramma) म्हटल्या जाणा.या दुर्मिळ प्रकारच्या द्रम्माचा देखील उल्लेख करण्यात आलेला आहे.[23]डॉ. मिराषींच्या मते ही क्षत्रपाची नाणी असून ती चूकीने पार्थियन (Parthian) नाणी समजण्यात आली आणि अषा रीतीने पेरुथी द्रम्म (Peruthi-drammas) असे म्हणण्यात आले.[24] (Poruthi = Parthian). ही चांदीची नाणी असून ती आठ द्रम्माच्या बरोबरीची आहेत.[25]

2.दीनार (Dinara)

दीनार ही सोन्याची नाणी होती. गुप्ताच्या कारकिर्दीत हे नाणे सोळा चांदीच्या 'रुपका' (Rupakas) बरोबरीचे होते. [26]दीनाराला काही प्रतिष्ठीत मूल्य देखील असण्याचा संभव होता. अवसर दुसरा याला दोन व्यापा.यानी त्याचा सन्मान व्यक्त करताना (पादयपूजा करताना) चाळीस दीनार वाहिले होते.[27]ि"ालाहारांच्या लेखांमधील इ.स. दहाव्या शतकाच्या शेवटचे (इ.स. 988) उल्लेख हे अत्यंत महत्त्वाचे आहेत. कारण उत्तर भारतात कुषाण आणि गुप्ताच्या कालखंडात ही नाणी वितरणात होती.

परंतु त्यानतंर ती प्रचारात राहिली नाही. ि"ालाहार कालखंडात कोकणात ती फक्त वर उल्लेख केलेल्या अत्यंत वि"ोष अ"ाा बाबींसाठी उपयोगात असण्याचा संभव दिसतो.

3.धरना (Dharana)

ि"ालाहार रटटराजाच्या खारेपाटन ताम्रपटातील लेखात धरनाचा उल्लेख आला आहे. ते चांदीचे नाणे असून त्याचे मूल्य अर्ध्या गद्याना (Gadyana) बरोबरीचे होते असे वर्णन सरकार यानी केले आहे.[28]तथापि, रट्टराजाच्या खारेपाटन ताम्रपटातून असे दिसून येते की धरना देखील सोन्याचे नाणे होते आणि त्याचा उल्लेख 'सुवर्ण धरना' (Suvarnadharana) म्हणून केला होता. या नाण्याचा एकदाच उल्लेख आढळला आहे.

4.गद्यान :

लिलावती ग्रंथानुसार गद्यान हे 48 रत्ती (Rattis) वजनाचे सोन्याचे नाणे होते.[29] ि"ालाहार कालखंडात रट्टराजाच्या खारेपाटन आलेखातून सुवर्ण गद्यान कळून आले असून या कालातील गद्यानाचा हा एकमेव संदर्भ आहे.

मुम्मिनीच्या ठाणे ताम्रपटात 'कुमारगद्यानक' (Kumaragadiyanaka) नमूद करण्यात आले आहे. मिरा"ाीनी या संज्ञेचा अर्थ दोन पद्धतीनी स्पष्ट केला आहे. त्यांचे पहिले मत असे आहे की, ते राजपुत्रांच्या (कुमार) जन्मसमयी भेट अथवा नजराणा म्हणून जमा केलेली गद्यान नाणी होती.[30] किंवा हा युवराजाच्या देखभालीसाठी आणि ि"ाक्षणासाठी जमा केलेला कर होता.[31]

तथापि, ही संज्ञा काही गढवालांच्या आलेखांत आलेली आहे.[32]गढवालांच्या आलेखांमध्ये भागभोगकर (Bhagabhogakara), प्रवेनीकर (Pravenikara), जातकर (Jatakara), गोकर (Gokara), तुरुस्कदंड (Turus Kadanda) आणि हिरण्य (Hiranya) या इत्तर करांचाही उल्लेख करण्यात आला आहे. या ठिकाणी 'Kara' हा पदान्त 'कर' (जंग) हे द"ार्विणारा आहे. हिरण्य हे सोन्याचे नाणे होते.[33]त्याच प्रमाणे कुमारगद्याण देखील सोन्याचे नाणे असावे. ज्या आलेखामध्ये कुमारगद्याण हा शब्द आला आहे तो लेख युवराजाचा आहे. दानकर्ता स्वतःला युवराज अथवा 'महाराजापुत्र' म्हणवतो. या लेखावरुन गढवाल नृपती त्याची जबाबदारी राजकुरांबरोबर विभागित असल्याची शक्यता दिसते. सहाजिकच या लेखामध्ये नमूद करण्यात आलेली गद्याण नाणी त्यांच्या युवराज सत्ताधि"ाानी वितरीत केलेली असावित असे समजायला वाव आहे. अर्थातच मुम्मिनीच्या ठाणे ताम्रपटात उल्लेख असलेल्या 'कुमारगद्यान' या संज्ञेसाठीही तोच न्याय लागू पडतो असे मानावे लागेल.

5.विसोवा

सोमे"वराच्या चांजे ि"ालालेखात विसोवा या नाण्याचा उल्लेख आहे. मध्ययुगीन कालखंडात ही नाणी अधीक उपयोगात होती असे दिसते.[34]हे नाणे एक विसांष 1/20 द्रम्मा बरोबरीचे होते.

वरील चलनांि"ावाय प्राचीन कालखंडात कोकणामध्ये सुपारी आणि कवडी यांचा चलनामध्ये उपयोग होत होता असे दिसून येते. कारण 'कर्पडीका द्विपाचा उल्लेख कंदब आणि कोकणचे षिलाहार यांच्या आलेखातून येतो.[35] बार्नेट आणि मिरा"ाी यानी त्याचे समीकरण दक्षिण कोकणा"ाी सूचविले आहे. मराठी साहित्यात त्याचे वर्णन 'कवडी–बेट' (Kavdi-bet) म्हणजेच कवडयाचे बेट असे करण्यात आले आहे. मध्ययुगाच्या पूर्वाधात अगदी विदेषी व्यापारातही कवडी हे सर्वसामान्य असे विनिमयाचे माध्यम होते.[36] सोपारा, चेउल, कल्याण, ठाणे ही जुनी व्यापारी केंद्रेही अ"ााच विभागात वसलेली होती, की जेथे व्यापार व्यवहारात कवडयाचा उपयोग होत होता. तर ि"ालाहार नृपती अवसर याच्या पट्टणकुडी अरलेखानुसार राजाला व्यापा-यांकडून वर्षाला 4 लाख सुपा-या भेट म्हणून मिळत होत्या. अर्थात इतक्या सुपा-या निव्वळ घरगुती वापरासाठी आणि राजपरीवाराच्या उपयोगासाठी वापरण्यात येत असतील असे म्हणणे नि"चतच चूकीचे ठरणारे आहे. सहाजिकच सुपारोला सुद्धा थोडयाफार प्रमाणात कवडयांप्रमाणे विनिमयाचे माध्यम म्हणून किंमत असावी हे आपोआपच स्पष्ट होणारे आहे. मात्र विनिमयातील सुपारी बरोबरचे नेमके मापाचे स्वरुप कळून येत नाही.

संदर्भ

1.Schoff W. H.(Tr.), *The Periplus of the Erythrean Sea*, 1922, p. 201.
2.*B.G., Vol. – XI*, Kulaba and Janjira, pp. 333-349.
3.ठोसर एच. एस, स"ंाोधक, सप्टेबर 1988.
4.ठोसर एच. एस, स"ंाोधक, मार्च 1989.
5.Mackay, *The Indus Vally Civilisation*, Vol – I, p. 340.
6.Morarka Ambika Prasad, *Studies in India's External Trade Relations during Ancient* Times (with Reference to Maharashtra), Mumbai, pp. 366-367.
7.Ibid
8. Prasad P. C., *Foreign Trade and Commerce in Ancient India*, New Delhi 1977 pp.133-134.
9.*B.G.*, Thana, part-I, pp 403-410
10.Mookerji R. K., *A History of Indian Shipping*, p 61.
11.Rhys Davids , *Buddhist India,* p. 116.
12.Prasad P. C., op. cit., p. 35.
13.*Luders' List,* 1133, 1137.
14.*CII, VI*, No. 7.
15.Dixit G. S., *Local Self Government of Medieval Karnataka*, p. 16.
16.Dixitar V.R.R., *Hindu Administrative Institution*, p. 363.
17.*JRAS, XXX*, p. 121.
18.*CII, VI,* No. 12.
19.*CII, VI*, No. 1.
20.*JRAS, 1989*, p. 118.
21.*CII, VI*, No.1.
22.D. C. Sircar, *Indian Epigraphical Glossary*, p. 100.
23.*CII, VI*, p. 1, xvi.
24.Ibid.
25.Ibid.
26.Sircar D. C., op. cit. p. 97.
27.*CII, VI*, No. 40.
28.Sircar D. C, op. cit. p. 91.
29.*JNSI, VII*, p. 20 f.
30.*CII, VI*, p. 1, vi.
31.Ibid, p. 107.
32.*EI, XIV*, p. 103.
33.Vaidya C. V., *Hindu Bharataca Anta*, p. 669.
34.तुळपुळे एस. जी., प्राचीन मराठी कोरीव लेख पृ. 101.
35.Barnet L. D., *E. I., Vol. XIII*, p. 300.
36.Sarkar D. C, *Studies in Indology*, History and Culture of Gaya, pp. 27-36.