

आधुनिक महाराष्ट्राचा इतिहास P-II

ब्रिटीश राजवटीचा प्रभाव व स्थित्यंतर

प्रा. विठ्ठल बाबुराव गुंडे
इतिहास विभाग प्रमुख

कालिका देवी कला वाणिज्य व विज्ञान महाविद्यालय

शिरूर कासार

अभ्यास पत्रिका- 5

कायदा आणि सुव्यवस्था

३.२.१ इंग्लंडमधील ब्रिटीश कायदा पद्धतीचे स्वरूप :

इंग्रजांची कायद्याची घटना अशी बनवली गेली नव्हती पण कोर्टाचे निर्णय आणि सामान्य कायदे यातूनच त्यांची कायदा प्रणाली खूप चांगल्या प्रकारे तयार झाली. चांगल्या आधुनिक पद्धतीची यंत्रणा ही कायदा पद्धती अंमलात आणण्यासाठी तयार केली. तसेच प्रशिक्षित अनुभवी वकीलांचे एक मंडळ कोर्टाच्या कामात कायद्याचा वापर कसा करावा हे सांगण्यासाठी तयार केलेले होते. या सर्व गोष्टींमुळे त्यांची कायदा प्रणाली एकदम चांगल्या प्रकारे तयार झाली होती आणि म्हणून तेथील लोकांना आपली तक्रार प्रथम कुठे प्रस्तुत करावी आणि अपील कुठे करावे याची माहिती योग्य प्रकारे होत होती. या कायदा प्रणाली आणि त्यांच्या कार्यपद्धतीचा वापर जेवढा महाराष्ट्रात चांगल्या प्रकारे झाला तेवढा भारताच्या अन्य भागात तो अविकसित राहिला.

३.२.२ महाराष्ट्रातील प्रचलित हिंदू कायदाचे स्वरूप :

हिंदू कायदा पद्धतीची पुस्तके ही विषमतेवर आधारित असलेल्या मनुकृतीवर आधारलेली होती. पण जात पंचायत पद्धतीमुळे माऊंट स्टुअर्ट एलफिस्टन कडे सर्वांचे लक्ष वेधले गेले. हिंदू जाती-समाजांमधील असमान न्याय व्यवस्था जाती व्यवस्थेवर आधारलेली होती. शिक्षा व अधिकार हे प्रत्येकाच्या जातीनुसार दिले जात होते. त्यामुळे कायद्यापुढे समानता हे तत्त्व महाराष्ट्रामध्ये अस्तित्वात नव्हते.

३.२.३ एलफिन्स्टन संहिता :

माऊंट स्टुअर्ट एलफिन्स्टन जेव्हा दख्खनचे कमीशनर होते तेव्हा महसूल पद्धती आणि त्यांच्या व्यवस्थापनात खूप अडचणींचा सामना करावा लागत होता. इ.स.१८१९ मध्ये जेव्हा ते गव्हर्नर होते तेव्हा त्यांना कायदा व त्याचे नियम हे तयार करून अंमलात आणावयाचे होते. ते सुद्धा त्यांच्या अखत्यारीत असलेल्या परकीय जमिनीवर म्हणजेच महाराष्ट्रात आणायचे होते. त्यामुळे त्यांना येथील पैशाची ताकद आणि लोकसंख्येची तपासणी करायची होती. त्याकरीता त्यांनी श्री. बोराडीयाले नावाच्या एका वरिष्ठ अधिकाऱ्याची नेमणूक केली. त्यामध्ये त्यांनी हिंदू कायद्याची प्रकरणे न्यायालयाकडून विचारार्थ पाठविली जातात. त्यांचा कॅटलॉग तयार करणे आणि साक्षीदारांची विधाने जी हिंदू पद्धतीवर अथवा जातीभेदावर आधारित असतील ती पुस्तकात नमूद करणे असे काम त्यांना करायचे होते. तसे त्यांना सदर न्यायालयाकडून या वरील कामाचा संग्रह करण्यास सांगितलेले होते.

माऊंट स्टुअर्ट एलफिन्स्टन यांनी एक मंडळ तयार करण्यास सांगितले आणि त्याचा सचिव म्हणून श्री. स्टील यांची नेमणूक केली. सर्व कायद्याचे एकत्रीकरण संक्षिप्त रूपात तयार करण्याचे काम या मंडळातर्फे करण्यात येणार होते. या नेमलेल्या कमीटी मंडळाने सदर

न्यायालयाच्या सहाय्याने इ.स.१८२७ मध्ये कायद्याचा ठराव मांडला. पुढे तो एलफिन्स्टन कायदा म्हणून ओळखला जाऊ लागला. हा कायदा १ जानेवारी इ.स.१८२७ मध्ये प्रसिद्ध केला गेला त्यामध्ये २६ कायदे मांडण्यात आले होते. ते खालील प्रमाणे.

प्राथमिक - १, दिवाणी न्याय कायदा - ९, फौजदारी गुन्हा कायदा - ५, महसूल मंडळ कायदा- ६, मिलीटरी कायदा - १, अन्य विविध कायदा - १ एकुण २६ कायदे होते.

हा कायदा इ.स.१८२७ ते इ.स.१८३५ या दरम्यान प्रचलित होता. त्यानंतर त्यात थोडे बदलत्या परिस्थितीनुसार नवीन बदल करण्यात आले.

पूर्वीच्या काळात म्हणजे इ.स.१८१८ पासून ते इ.स.१८२८ पर्यंत राज्यकर्त्यांचे लक्ष शांतता प्रस्थापित करणे आणि नियमानुसार महाराष्ट्राचे राज्य चालविणे या प्रकारचे होते. ग्रामीण भागात महसूल गोळा करताना येणारी समस्या व कोर्टाचे खटले यांचा संबंध जास्त येत होता. त्यामुळे कंपनीने असा एक समूह तयार ठेवला होता की कोणत्याही अडचणींना तोंड देऊन आपले काम पुढे नेऊ शकेल. हे नवीन कायदे, त्यांची न्यायालये आणि सामान्य व्यवस्था शांततेने आणि नियमानुसार चालविण्यासाठी बनवलेले होते.

वाहतूक आणि दळणवळण यातील प्रगती

मराठ्यांच्या राज्यात नवीन राज्यकर्त्यांनी दळणवळण अधिक जलद आणि सुलभ होण्यासाठी नवीन प्रक्रिया प्रस्तुत केल्या तेव्हा पासून सुधारणेचे वारे वहायला सुरुवात झाली. अठराव्या शतकाच्या मध्यावर इंग्लंड मध्ये औद्योगिक क्रांतीची सुरुवात झाली. त्यामुळे इंग्रजांचा आत्मविश्वास वाढला. युरोपमधील नेपोलियनविरुद्धच्या युद्धातून इंग्रज विजयी होऊन बाहेर आले. तेव्हा सर्व सागरावर मालकी हक्क त्यांनी प्रस्थापित केला. नेपोलियनला पराभूत केल्यानंतर त्यांनी आपली सत्ता बळकट करण्यास सुरुवात केली. अमेरिकेतील त्यांच्या जुन्या वसाहतीबरोबर म्हणजेच युनायटेड स्टेट्स ऑफ अमेरिका बरोबर काही करार केले. जलमार्ग, रेल्वे, आणि तार सेवा यांचा स्वतःच्या देशात गतीने विस्तार केला आणि त्यामुळे औद्योगिक निर्मितीचा विस्तार होऊ लागला. नवीन राज्यकर्ते, व्यापारविषयक फायद्याची वाढ आणि आपले राजकीय बळ वाढविण्याकरीता त्यांना मिळणाऱ्या फायद्यातून काही भाग उदा. त्यांनी लावलेले शोध, नवीन संरचना, यंत्रणा नवीन विषयांसह जे महाराष्ट्रातून आणणे त्यांच्या फायद्याचे होते ते त्यांनी तेथे सुरु केले.

३.३.१ जलवाहतूक :

इंग्रज आणि अमेरिकन संशोधक व अभियंत्यांनी बोट चालविण्यासाठी बाष्प शक्तीचा उपयोग केला. वाफेवर चालणाऱ्या बोटी, इंजिनामुळे झालेली प्रगती १९ व्या शतकातील पहिल्या एक चतुर्थांश शतकाच्या शेवटी ठळकपणे दिसून आली. नौकापर्यटन हे भारतामध्ये अगदी प्राथमिक पातळीवर होते. इ.स.१८१७ मध्ये वाडीया बंधुनी त्रिमाली नावाची बोट तयार केली आणि उपलब्ध असलेल्या जुन्या तंत्राच्या आधारावरच भारतीय किती चांगल्या प्रकारची बोट तयार करू शकतात हे सिद्ध करून दाखविले. हे असे एकमेव जहाज होते की, जे ब्रिटीश सरकारने एकोणीसाव्या शतकातील उत्तम कारागिरीचा नमुना म्हणून नौदलातील पोर्टस्माऊथ (इंग्लंड) येथे ठेवले.

पूर्वी लंडन ते मुंबई हा प्रवास बोटीने करण्यास पुष्कळ महिने लागत असत. इ.स. १८२८ मध्ये मुंबई बंदरामध्ये वाफेवर चालणारे पहिले जहाज सुरु झाले. इ.स.१८३१ मध्ये वाफेच्या जहाजातून प्रवास करून मुंबईला आले ते (Earl of Clare) अर्ल-ऑफ क्लेअर, मुंबईचे गव्हर्नर होते. ब्रिटीशांना यामुळे लंडन आणि पूर्वेकडील इतर बंदराशी आपला संपर्क प्रस्थापित करणे सोयीचे झाले. या वाफेच्या शक्तीवर चालणारी जहाजे नावारुपाला आल्यानंतर भारताची स्थिती प्रथम दर्जाची झाली. भारत फक्त पश्चिमेकडील समुद्रकिनाऱ्यावरीलच नव्हे तर ते व्यापाराचे मोठे केंद्र म्हणून मानले जाऊ लागले.

3.3.2 रस्ते वाहतूक :

समूहांची हालचाल, दारुगोळा, वहाणारे ट्रक, मालवाहू ट्रक इत्यादींच्या दळणवळणाकरीता रस्त्यांची दुरुस्ती करून ते नीट ठेवणे तसेच रस्ते जोडणीचे काम या दोन्ही गोष्टी अत्यंत आवश्यक होत्या. दख्खनच्या पठारावर शहरांशी आणि मुंबईशी जोडणी करण्यासाठी बऱ्याच अडचणी होत्या. सह्याद्री पर्वत जो मुख्यालयाचे अध्यक्षस्थान भुषविणारा कोकण आणि महाराष्ट्राच्या मुख्य भूमीमध्ये अडथळा बनून राहिला होता. इ.स. १८२४ मध्ये थळ आणि पिंपरी घाटादरम्यान दळणवळणासाठी रस्ते योजनेच्या संदर्भात अहमदनगरच्या जिल्हाधिकाऱ्यांना मुंबई डेक्कनच्या आयुक्तांनी बोलणी करण्याकरीता बोलविले. या विषयामध्ये पुण्याच्या आयुक्तांना कल्याण ते थळ घाट या दरम्यान रस्ते बांधणी करावयाची इच्छा होती. त्याचबरोबर धुळे जवळ रस्ते बांधणीची त्यांची इच्छा त्यांनी दर्शविली. या सर्वामुळे जवळ जवळ २० हून अधिक जोडणीतून सह्याद्रीतून कोकणाकडे जोडणारा मार्ग उरलेल्या महाराष्ट्रासह बांधला गेला. त्यातील घाटातील महत्त्वाचे जोडणी रस्ते पार, माळशेज, दिवा, रामघाट, नाना, थळ, बोर आणि बाळाघाट या दरम्यान होते. पुण्याच्या आयुक्तांना थळ आणि बोरघाटा दरम्यान दळणवळण सुरू करायचे होती. या सर्व रस्त्यांची वेळोवेळी दुरुस्ती, निगराणी करणे महत्त्वाचे होते. पावसाळी दिवसात रस्त्यांच्या अधिक वापरामुळे खड्डे पडत असत. रस्त्यांची दुरुस्ती, धातू व डांबर वापरून बनविलेले रस्ते या गोष्टी युरोपमध्ये केव्हापासूनच अस्तित्वात होत्या. पण त्या फारच दूर होत्या. मुंबईच्या सरकारने वर्तमानात या दृष्टीने फारच थोडीशी सुधारणा रस्त्यांच्या बाबतीत केली. लष्कराच्या सामानाची जलद गतीने ने आण आणि त्याचा वापर करता यावा यासाठी माल डोक्यावरून वाहून नेणे अथवा खटारा किंवा गाडीने माल घेऊन जाण्याची सेवा उपलब्ध करून घेतली.

३.३.३ रेल्वे वाहतूक :

ब्रिटीशांनी त्यांच्या स्वतःच्या देशात इ.स. १८३० मध्ये वाफेवर चालणाऱ्या उत्पादनांची यशस्वीपणे प्रगती केली. पुढील दहा वर्षांच्या काळात ८०० मैल लांबीचे रेल्वे मार्ग इंग्लंडमध्ये बांधण्यात आले. बहुतेक युरोपियन देशात इंग्लंड देशाची प्रगती आपल्याही देशात यावी असे प्रयत्न सुरु होते. भारतामधील व्यापारी समाजही अशा प्रकारच्या दळणवळणाच्या क्रांतीसाठी अतिशय उत्सुक होता. पण ब्रिटीश सरकार मात्र त्याबाबतीत उत्साही नव्हते. हे सरकार नफा आणि तोटा या दृष्टीकोनातून त्याचा विचार करित होते. ह्या सुधारणेकरीता खूप मोठे भांडवल गुंतवावे लागेल म्हणून त्यांची तयारी होत नव्हती. इ.स.१८४० मध्ये जगन्नाथ (नाना) शंकर शेट आणि इतर व्यापारी मंडळींनी जनमत घेतले आणि काही ब्रिटीश व्यापाऱ्यांबरोबर या विषयावर चर्चासत्र घेतले. त्यातून त्यांनी एक आराखडा तयार केला आणि भारत सरकारवर जलद गतीने मालवाहतूक आणि प्रवास करण्यासाठी रेल्वे सुरु करण्यासाठी दबाव आणला. जर रेल्वे सेवा सुरु केली तर भारतातील लोकांना त्याची प्रचंड मदत होईल. तसेच ईस्ट इंडीया कंपनीच्या सरकारलाही खूप मदत होईल. इ.स.१८४३ मध्ये “ग्रेट इस्टर्न रेल्वे कंपनी भारतामध्ये स्थापन झाली. या प्रस्तावाला पुढे नेण्यासाठी सर्व व्यापाऱ्यांमध्ये सर्वोत्तम असे दोन व्यापारी होते ते म्हणजे नाना शंकरशेट आणि जमशेटजी जिजीभॉय होते.

भारतामधील रेल्वे सेवा सर्वार्थाने येण्याचे पक्के झाले तेव्हा कंपनीच्या सर्वोच्च न्यायालय मुख्य न्यायाधीश अस्स्कीम पेरी यांनी जाहीरनामा सादर करण्याचे नेतृत्व केले. हा जाहीरनामा ईस्ट इंडिया कंपनीच्या सरकारला १३ जुलै १८४४ रोजी सादर केला गेला. त्यामुळे ब्रिटीश भांडवलदारांचे आणि मुत्सद्यांचे लक्ष या गोष्टीकडे वेधले. भांडवलदारांना आपल्या शिल्लक रक्कमा योग्य ठिकाणी वापरल्या जाव्यात असे वाटत होते. रेल्वे मार्ग सेवा भारतामधील कंपनी राज्याच्या विस्ताराला बळकटी आणण्यासाठी वापरली जावी. इंग्रजी भांडवलदारांनी इंग्लंडमध्ये 'ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेल्वे' ही कंपनी स्थापन केली होती. त्यांनी ईस्ट इंडिया कंपनीच्या संचालकांवर आणि भारताच्या राज्यकर्त्यांवर दबाव आणला जे ह्या प्रस्तावाला मंजूरी देत नव्हते आणि राज्यकर्ते आपली संमती अशा प्रस्तावा करीता राखून ठेवू इच्छित होते. मुंबई ते कल्याण दरम्यान ५७ किलोमीटर (३५ मैल) अंतराचा रेल्वे मार्ग जुलै १८४८ मध्ये बांधण्याच्या प्रस्तावाला सरकारने मंजूरी दिली. पण प्रत्यक्षात बांधकाम ३१ ऑक्टोबर १८५० मध्ये सुरु झाले.

कुठलाही भारतीय कंत्राटदार या मोठ्या कामाची जबाबदारी घेऊ शकत नाही म्हणून इंग्लंडच्या एका सुप्रसिद्ध 'फेबील अॅण्ड फॉउलर' या कंपनीने हे काम हाती घेतले. मुंबई ते ठाणे या दरम्यानचा रेल्वे मार्ग १६ एप्रिल १८५३ मध्ये सुप्रसिद्ध अभियांत्रिक जेम्स बर्कले यांच्या देखरेखीखाली पूर्ण झाला.

ठाणे ते कल्याणच्या दरम्यानचा रेल्वे मार्ग १ मे १८५४ मध्ये पूर्ण झाला. श्री. जी.डी. मडगांवकर यांनी दिलेल्या माहितीनुसार मुंबईचे गव्हर्नर श्री. लॉर्ड एलफिन्स्टन (माऊंटस्टुअर्ट एलफिन्स्टन यांचा पुतण्या) यांनी अधिकारी, व्यावसायिक आणि काही प्रसिद्ध नागरीक यांच्यासह २८ डब्यांची गाडी जी वाफेच्या इंजिनावर चालविली गेली अशा गाडीतून प्रवास केला जो ऐतिहासिक प्रवास म्हणून प्रसिद्ध पावला.

नंतर मुंबईला रेल्वे मार्गाद्वारे पुणे शहर जोडण्याची योजना आखली गेली. आधी सांगितल्याप्रमाणे शहरी भागाला रस्ते बांधणीतून कोकण जोडण्यात आले होते. जी अतिशय कठीण अशी गोष्ट होती. तसेच डोंगर खणून बोगदे करून त्यामधून रेल्वे मार्गाचे बांधकाम करणे ही खूप जिकीरीची आणि मोठी गोष्ट होती. ह्या पद्धतीने बोरघाटाचे काम इंग्लंडचे अभियांत्रिकी तंत्रज्ञ आणि भारतीय मजुरांच्या पूर्ण सहकार्याने पूर्ण करण्याचा चंग बांधला आणि २३ मार्च १८६४ रोजी पहिली रेल्वे गाडी मुंबई ते पुणे दरम्यान चालविली. दळणवळण आणि वाहतुकीच्या क्षेत्रात प्रगतीचे एक नवे पर्व सुरू झाले. मुंबई आणि पुणे दरम्यान व्यापार आणि दळणवळणाची गती प्रचंड प्रमाणात वाढली. रेल्वे मार्ग बांधून होण्याआधी माल वहातुक अतिशय धिम्या गतीने

होत होती. नंतर पुणे हे एक मालाची ने-आण करणारे एक मोठे बंदर म्हणून गणले जाऊ लागले. ही मालवाहतूक अहमदनगर आणि सातान्यावरून केली जात असे. ह्या सर्व गोष्टींमुळे मुंबई आणि पुणे दरम्यान रेल्वे मार्ग तयार झाल्यामुळे सारे चित्र एकदम पालटून गेले. अगदी सुरुवातीला काही व्यावसायिकांनी शंका व्यक्त केली होती की त्यांचा व्यापार करण्याचा रस अशा जोडणीमुळे नाहीसा होणार पण ते चुकीचे होते. काही वर्षांनी जलदगतीने होणारी माल वहातूक पुणे, त्याच्याशेजारची शहरे, गावे या दरम्यान होत असल्यामुळे सर्व उद्योगधंद्याची भरभराट मोठ्या प्रमाणात होऊ लागली.

3.3.8 संवेशवहन :

मराठ्यांच्या काळात पेशवे आणि मराठ्यांच्या मुख्यालयाचा व्यवहार टपाल पत्रांद्वारे चालत असे. व्यक्तिगत राहणी महाराष्ट्रातील वेगवेगळ्या विभागातून असली तरी त्यांच्यातील व्यवहार फारच कमी प्रमाणात होता. पण इंग्रजांच्या आगमनाने मुंबई आणि इंग्लंडमधील दळणवळण खूप वाढले. इंग्रजांचे हे बळ भारतामध्ये सरकारी स्तरांवर तसेच उद्योजकांच्या दरम्यान दळणवळणाचे सामर्थ्य वाढवू लागले. रस्त्यांची दुरुस्ती सर्व शहरातून, गावातून रस्ते जोडणी आणि साप्ताहिकातून त्यांची प्रसिद्धी यामुळे समाजाच्या सर्व स्तरांवर सर्व भागातून दळणवळणाची प्रक्रिया मोठ्या प्रमाणात वाढली. पश्चिम मार्गावरील टपाल सेवा तयार होण्याच्या मार्गावर होती. तारयंत्राची संकल्पना ही मोर्स लिपीच्या क्रांतीकारी संपर्क योजनेवर आधारीत होती. तो एक असा बिनातारी संदेश होता कि इ.स.१८५७ च्या स्वातंत्र्य युद्धाच्या अपयशाचे एक कारण ठरला होता.