म. ग्रं. सं. ठाणें
विषय इतिहास
सं. नं. २२३
१९४३

म. ग्रं. सं. ठाणें.
विषय इतिहास
सं. नं. २२९४

...असोसिएशन पुरस्कृत ग्रंथ

हिंदुस्थानचा सागरविक्रम

अथवा

(हिंदवासीयांच्या प्राचीन व अर्वाचीन सागरावरील चळवळीच्या माहितीचीं टिपणें)

लेखक

डॉ. भास्कर महादेव टेंबे

एल. आर. सी. पी. ॲन्ड एस. (एडिंब्रा)
एल. एफ. पी. ॲन्ड एस. (ग्लासगो)

सन १९४३

किंमत २ रुपये

REFBK-0006415
REFBK-0006415

पु. सं.
५४९५

यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशन पुरस्कृत ग्रंथमाला-पुष्प २१

हिंदुस्थानचा सागरविक्रम

अथवा

(हिंदवासीयांच्या प्राचीन व अर्वाचीन सागरावरील
चळवळीच्या माहितीचीं टिपणें)

लेखक

डॉ. भास्कर महादेव टेंबे,

एल. आर. सी. पी. ॲन्ड एस. (एडिंब्रा)
एल. एफ. पी. ॲन्ड एस. (ग्लासगो)

सेविका, आरोग्यशास्त्र, शिशुसंवर्धन, मातृपद, चाळिशी उलटल्यावर,
अन्न आणि शरीर, हिंदुस्थाना तूं कुठें ? वगैरे पुस्तकांचा कर्ता.
ऑ. सेक्रेटरी रायफल असोसिएशन, यवतमाळ, ऑ.
सेक्रेटरी, नारिंगी स्वस्तिक मंडळ, इत्यादि.

(ग्रंथकर्त्यानें सर्व हक्क स्वाधीन ठेवले आहेत).

REFBK-0006415
REFBK-0006415

सन १९४३

किंमत २ रुपये

कांहीं एक करतां होतें । न करतां मागेंचि पडतें ।
यास्तव असावधपण तें । असोंचि नये ।
जो दुसऱ्यावरि विश्वासला । त्याचा कार्यभाग बुडाला ।
जो स्वयेंचि कष्टत गेला । तोचि भला ॥

श्रीसमर्थ रामदास

मुद्रकः-विठ्ठल हरि बर्वे, आर्यभूषण मुद्रणालय,
घ. नं. ९१५।१ शिवाजीनगर, पुणें ४.

प्रकाशकः-डॉ. भास्कर म. टेंबे, यवतमाळ (वऱ्हाड)

समर्पण

ज्यांनीं केवळ सौजन्यानें मला बंधुभावानें आपलें म्हटलें ते कैलास-वासी स्नेही नरकेसरी मोरोपंत अभ्यंकर, दे. भ. शामराव देशपांडे, पृथ्वीगीर हरिगीर, बाळा भाऊ देशपांडे (दिग्रस), बाबा बल्लाळ, डॉ. के. ब. हेडगेवार, डॉ. उमचिगी, दत्तोपंत दाते व सीताराम-पंत मेहेतरे यांचे स्मृतीस त्याचप्रमाणें ज्यांच्या उग्रतपो-बलानें कर्तव्यस्मृति जागृत राहिली ते तपस्वी डॉ. बाबा-साहेब परांजपे, व सहकारी मित्र वे. सं. दासंभटजी अयाचित, श्रीमंत बाबासाहेब देशमुख, मामा जोगळेकर दादा सोमण, राजेश्वरराव, श्रीरामसेठ, अण्णा हिवरे-कर, तात्याजी अणे, रामभाऊ भागवत, भगवंतराव सास्तीकर, आपाजी जोशी, बळिरामपंत एक-बोटे, बाळाभाऊ लाखे, रामभाऊ जोशी, पंडित कानडेशास्त्री, उत्तमराव इटकीकर, जग्गूलाल तांबीसेठ, मनोहरपंत देशपांडे, डॉ. अण्णा धर्माधिकारी श्री. श्री. पांडे, बाबुराव पंडित, डॉ. पंडित, विष्णुपंत रानडे, दामूअण्णा व भाऊसाहेब एलकुंचवार, भाऊराव भावे, बाबा नावलेकर, नी. ब. देशपांडे, भाई कोतवाल व बाळू दाते यांस यवत-माळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशन ग्रंथ-मालेंतील २१ वें पुष्प आदरपूर्वक व कृतज्ञतेनें अर्पण केलें आहे.

यवतमाळ — सर्वांचा ऋणी

गुढीपाडवा श. १८६५ — **भास्कर म. टेंबे.**

मराठी ग्रंथ संग्रहालय ठाणे
दा. क्र. ६४१५

(सर रघुनाथ पु. परांजपे यांची)

प्रस्तावना

"हिंदुस्थानचा सागरविक्रम" या महत्त्वाच्या ग्रंथाबद्दल दोन प्रास्ताविक शब्द लिहिण्याची विनंति मला ग्रंथकर्त्यांनीं केली ती मी फार भीत भीतच स्वीकारीत आहें. पुस्तकांतील विषयाचें राष्ट्रीय महत्त्व माझ्या मनावर गेल्या चाळीस वर्षें बिंबलेलें असलें तरी नाविक किंवा आरमारी बाबींची प्रत्यक्ष तपशीलवार माहिती मला फारशी नाहीं; किंबहुना सामान्य सुशिक्षित हिंदी गृहस्थास तशी माहिती असणें हल्लींच्या परिस्थितींत फारसें शक्य नाहीं; असें जरी असलें तरी हिंदुस्थानला स्वातंत्र्य मिळवावयाचें व तें निर्वेधपणें उपभोगावयाचें असलें तर त्याचा सागरसंसार हल्लींच्यापेक्षां सर्व बाजूंनीं हजारों पटीनें वाढला पाहिजे हें मला समजतें, म्हणूनच या पुस्तकाचें मी मनःपूर्वक स्वागत करीत आहें.

हजार दोन हजार वर्षांपूर्वी हिंदुस्थानाचें दूरदूरच्या देशांशीं पुष्कळ दळणवळण होतें याची साक्ष पाश्चात्य ग्रंथांवरून देखील पटते. पेरिप्लस, स्ट्राबो वगैरे ग्रंथांत हिंदुस्थानाची पुष्कळ माहिती मिळते. रोमन वगैरे पाश्चात्य लोकांचा आपल्या देशाशीं निकट व्यापारी संबंध असे. त्याप्रमाणेंच चीन, सयाम, जाव्हा, मलाया, पूर्व आफ्रिका वगैरे भागांत हिंदी व्यापारी, प्रवासी व धर्मोपदेशक जात असत, त्यांतील पुष्कळ ठिकाणीं हिंदी लोकांच्या वसाहतीहि वसलेल्या होत्या, तेथें हिंदु धर्महि थोड्याबहुत प्रमाणांत चालू होता, वगैरे गोष्टी सर्वश्रुत आहेत. प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी यांच्या इंग्रजी ग्रंथांत ही सर्व माहिती संकलित केलेली आहे. त्यामागून अव्वल मराठेशाहीपर्यंत हिंदी जहाजें सगळीकडे दिसत असत. मराठ्यांच्या आरमारानेंही इंग्रजांशीं पुष्कळदां दोन हात केलेले होते, आणि कित्येक विजयही मिळविलेले होते.

पण गेल्या शंभर दीडशें वर्षांत ही मर्दुमकी नामशेष झाली व हिंदी नाविकसंसार पुरा नाहींसा झाला. याचीं कारणें अनेक आहेत व त्यांचें सविस्तर विवरण ग्रंथकर्त्यानें केलेलें आहे. त्यांतील मुख्य कारणें म्हणजे आमची आपापसांतील दुही, व इंग्रज सरकाराची स्वार्थी व सहानुभूतिशून्य राज्यपद्धति. आपणांस जर पूर्वी-

सारखे प्रभावी दिवस पुन्हां पहावयाचे असले, तर आमच्या अपकर्षाचीं कारणें शोधून काढून तीं नाहींशीं करण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे; या कामांत या ग्रंथाचा फार उपयोग होईल.

इंग्रज सरकारच्या धोरणांत आतां थोडाबहुत फरक होत चालला आहे असें दिसतें. इंग्रज आरमार हिंदुस्थानाचें संरक्षण करण्यास पुरें आहे अशी ऐट आतां मारतां येणें शक्य नाहीं. वैमानिक प्रगति अतोनात झाल्यामुळें युद्धशास्त्राचें तंत्रही बरेंच बदलत आहे. हिंदुस्थानचें प्रबल आरमार असल्याशिवाय चालवयाचें नाहीं, याची जाणीव आमच्या राज्यकर्त्यांस होऊं लागली आहे, व त्यामुळेंच "रॉयल इंडियन नेव्हीचा" जन्म झाला. त्याची बरीच वाढ या युद्धकालीं झालेली असली तरी अजून शतपट झाली पाहिजे, व ती झाली तरीही हिंदुस्थान नाविक संरक्षणाच्या बाबतींत स्वयंपूर्ण होईल असें वाटत नाहीं, मात्र त्याला दुसऱ्या राष्ट्राशीं समानतेच्या दर्जानें वागतां येईल इतकेंच. पुरेशीं बॅटलशिप्स्, क्रूझर्स, एअर-क्राफ्ट कॅरिअर्स, डिस्ट्रॉयर्स, पाणबुड्या हीं सर्व हिंदुस्थानच्या आर्थिक बलाच्या बाहेर आहेत, परंतु पुढें येणाऱ्या आंतरराष्ट्रीय संघटनेंत हिंदुस्थानला जर सन्माननीय स्थान हवें असेल तर आम्हांस प्रबल आरमार पाहिजेच पाहिजे.

प्रबल आरमार व त्याकरितां लागणारे दर्यावर्दी लोक एकदम कांहीं उत्पन्न होत नसून त्याला मोठें व्यापारी नाविक बल पाहिजे. याकरितां आम्हांस आरमाराबरोबरच—किंबहुना त्याच्या आधींसुद्धां—व्यापारी जहाजें जमवावीं लागतील व तीं बांधण्याचे कारखाने देखील आमच्या देशांत झाले पाहिजेत. सिंद्या कंपनीनें या दोन्ही दृष्टीनें थोडासा प्रारंभ केला आहे, परंतु तो कितीतरी पटीनें जास्त व्हावयास हवा, व त्यास सरकारची पूर्ण मदत देखील हवी. बहुतेक देशांनीं आपलें अंतर्गत व लगतच्या किनाऱ्यावरील नाविक दळणवळण आपल्या स्वतांच्या राष्ट्रीयांकरितां राखून ठेविलें आहे; तसेंच जहाजांच्या निर्मितीस व नाविक वहातुकीस निरनिराळ्या प्रकारांनीं मदतही केली जात असते. त्याप्रमाणेंच आमच्या सरकारनें करावयास हवें, व तें त्यास करावयास लावण्याकरितां सर्व लोकमताचें दडपण त्यावर आणलें पाहिजे.

व्यापाराच्या चढाओढींत प्रतिपक्ष्याला मारून टाकण्याकरितां हजारों उपाय योजिले जात असतात; त्यांना तोंड देण्याकरितां सरकारची व कायद्याची मदत अवश्य पाहिजे, व तसले कायदे करून घेण्याकरितां झटलें पाहिजे. जसें, डिफर्ड

रिबेट्सची पद्धति कायद्यानें बंद केली पाहिजे, व वहातुकीचे कमाल व किमान दर ठरवून दिले पाहिजेत. त्याप्रमाणेंच पूर्वी आगगाड्यांना फायदा व्हावा म्हणून नाविक वाहतूक बंद करण्याकरितां कांहीं दिवस मुख्य बंदराकडचे रेल्वेचे दर अतिशय कमी करून त्यांचें महत्त्व नाहींसें करून टाकण्यांत आलें; तशी स्थिती पुन्हां न यावी म्हणून देशांतील सर्व वहातुकीच्या साधनांवर राष्ट्रीय सरकारचें सारखेंच नियंत्रण पाहिजे. हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावर हजारों खाड्या व बंदरें आहेत. पूर्वी तेथें मोठा व्यापार चालत असे; आतां त्या खाड्या ओहरल्या असून बहुतेक निकामी झाल्या आहेत, व तीं बंदरेंही बहुतेक बसलीं आहेत. देशाच्या सुस्थितीच्या दृष्टीनें मुंबई, कलकत्ता, मद्रास, कराची, कोचीन असलीं मोजकींच बंदरें पुरेशीं नाहींत. यांशिवाय पुष्कळ छोट्या बंदरांची देशाच्या वहातुकीस फार गरज आहे. याबद्दल मीं मुंबईच्या कौन्सिलांत कित्येक वेळां ठराव वगैरे मांडून प्रयत्न केले होते, परंतु याकरितां प्रमाणाबाहेर खर्च करावा लागेल असें सांगण्यांत आलें; तथापि असलीं कामें दूरदृष्टि ठेवून राष्ट्रीय हिताचीं म्हणून केलींच पाहिजेत. असल्या व इतर गोष्टी करवून घेण्याकरितां आमच्या पुढाऱ्यांनीं शक्य त्या मार्गांनीं झटावयास हवें, व हातांत असलेल्या सर्व सत्तेचा उपयोग करावयास हवा.

आपला समाज जातिनिष्ठ असल्यामुळें नाविक व्यवसाय कांहीं थोड्या जातीच पूर्वी करीत असत. आतां हीं जातिबंधनें थोडथोडीं शिथिल होऊं लागलीं आहेत. म्हणून सर्व जातीच्या लोकांनीं या व्यवसायांत पडण्याचा प्रयत्न करावा. आपल्याकडील फारसे विद्यार्थी हल्लीं नाविक शिक्षणाच्या ज्या थोड्याशा सोई उपलब्ध आहेत त्यांचा फायदा घेण्यास येत नाहींत. बहुतेक विद्यार्थी पंजाब वगैरे परप्रांतांतील असतात; ही गोष्ट मराठ्यांच्या उज्वल ऐतिहासिक कीर्तीला फार लांछनास्पद आहे. थोडेंच शिक्षण झालेल्या मुलांनीं खलाशाचा पेशा स्वीकारावयास हरकत नाहीं. ज्यांचें उच्च शिक्षण झालेलें आहे व ज्यांची गणित विषयांत बरीच प्रगति आहे अशांना आरमारांत कमिशनें मिळण्यासारखीं आहेत, व त्यांनीं तशा प्रकारचा प्रयत्न करावा अशी माझी आग्रहाची सूचना आहे. हल्लीं कांहीं तरुण लष्करी कमिशनें मिळवितात, पण नाविक कमिशनें स्वीकारण्यास त्यांना संकोच वाटतो. परंतु या तरुणांनीं हें लक्ष्यांत ठेवावें कीं युद्ध संपल्यावर बहुतेक लष्करांतले कमिशन्ड ऑफिसर निकामी होऊन पुन्हां दुसरी नोकरी त्यांस पहावी लागणारच. नाविक कमिशनांची गोष्ट अशी नाहीं. तीं नांवानें जरी

तात्पुरतीं असलीं तरी युद्ध संपल्यावर देखील हिंदी आरमार कमी करतां येईल असें वाटत नाहीं, व या ऑफिसरांना कायमची नोकरी लाभेल असा संभव आहे. कमिशनें मिळण्याचे दोन मार्ग, एक मिडशिपमन म्हणून सतरा ते वीस वर्षांच्या आंतील मॅट्रिक पास झालेल्या मुलांनीं दाखल होणें, व दुसरा वीस वर्षांवरील ग्रॅज्युएट झालेल्या तरुणांनीं दाखल होणें. यांतील पहिला मार्गच मला जास्त सोपा व श्रेयस्कर वाटतो. लहान वयांत दाखल झाल्यानें नाविक जीवनाची सहज संवय होते. मुख्य ज्या गोष्टीची जरूरी आहे ती म्हणजे नाविक व्यवसायचा जो उगाच बाऊ वाटत असतो तो घालविणें, व राष्ट्राच्या अभ्युदयाला या व्यवसायाची अत्यंत जरूरी आहे हें मनावर ठसविणें. नुसत्या स्वदेशाबद्दलच्या गप्पांचा उपयोग नाहीं, तर तरुणांनीं प्रत्यक्ष कार्य करण्यास पुढें आलें पाहिजे.

असो. ही प्रस्तावना फारच लांबत चालली. पण अगदीं जन्मापासून समुद्राचें दर्शन मला झालें असल्यामुळें व कोंकणच्या किनाऱ्यावरील सुवर्णदुर्ग वगैरे किल्ले पाहून आपल्या ऐतिहासिक वैभवाची हरघडी आठवण होत असल्यामुळें या प्रश्नाबद्दल मला फारच कळकळ वाटते. तेव्हां डॉ. टेंबे यांनीं हा ग्रंथ लिहून मराठी वाचकांचें लक्ष तिकडे वेधण्याचा जो उपक्रम केला आहे त्याचें मीं स्वागत करितों. पुस्तकांमधील सर्वच विधानें किंवा विचार मला संमत आहेत अशांतला प्रकार नाहीं. कांहीं गोष्टींबद्दल मतभेद असणेंही शक्य आहे. तरी या ग्रंथामुळें लोकांच्या विचारांना चालना मिळेल अशी खात्री वाटते. डॉ. टेंबे यांचा नेहमींचा व्यवसाय वैद्यकीचा, परंतु निरनिराळ्या राष्ट्रीय प्रश्नांचा सखोल अभ्यास करून त्यावर ग्रंथरचना करण्याचें ते जें काम करीत आहेत त्यांचें कौतुक करावें तितकें थोडेंच.

पुणें, ता. १७-४-४३ **र. पु. परांजपे**

अभिप्राय

माझे मित्र यवतमाळचे डॉक्टर भा. म. टेंबे यांचा वाङ्मयीन उद्योग महाराष्ट्रीय वाचकांस बहुश्रुत आहे. राष्ट्रीय व व्यावहारिक आरोग्याच्या बाबतींत विचारपरिप्लुत ग्रंथ लिहून त्यांनीं नानाविध शास्त्रीय माहिती आकर्षक भाषेंत समाजाला पुरविली आहे. त्यांची राष्ट्रहिताची कळकळ व त्यांचा दांडगा उद्योग त्यांच्या लेखनांत भरपूर व्यक्त होतात.

हल्लीं त्यांनीं हिंदी नौकासंचाराचा सांगोपांग अभ्यास करून त्याची उत्पत्ति, उत्कर्ष व इंग्रजी अंमलाखालीं झालेली अवनति यांचें वर्णन करणारा सुंदर ग्रंथ लिहिला असून तो शक्य तितका लवकर प्रसिद्ध करावा असा त्यांचा विचार दिसतो. त्यांनीं आपला सर्व लेख मजकडे वाचण्यासाठीं पाठविला याबद्दल त्यांचे आभार मानून त्यासंबंधानें मी या चार ओळी अभिप्रायार्थ लिहून पाठवीत आहें.

हिंदुस्थान देश नौकासंचाराला अत्यंत सोईचा असून हरएक प्रकारें प्राचीन आर्य काळापासून हा आपला व्यवसाय उत्तरोत्तर अतिशय भरभराटीस चढला. त्याकाळीं सर्व दिशांस हिंदुस्थानचा व्यापार वाढून त्यायोगानें देश संपन्न बनला आणि आर्यांची उच्च संस्कृति चारहि खंडांत फैलावली. मोठमोठीं उत्कृष्ट गलबतें येथें बांधलीं जात होतीं. त्यास लागणारें उत्कृष्ट लांकूड व जहाजें बनविणारे उत्तमोत्तम कारागीर येथें होते, ही गोष्ट आज सांगूनसुद्धां कोणास खरी वाटणार नाहीं.

प्राचीन काळीं या उद्योगाची वाढ कशी झाली त्याचा वृत्तान्त सांगून, त्यानंतर मध्ययुगांत मुसलमानांचे वेळीं त्याची स्थिति कशी होती आणि शेवटीं एकोणिसाव्या शतकाचे आरंभीं इंग्रजी सत्ता या देशावर स्थापन झाल्यापासून उत्तरोत्तर नौकाबांधणीचा, त्यायोगानें हिंदुस्थानच्या परदेशी व्यापाराचा व शेवटीं सर्व अंतर्गत व्यापाराचाहि या राज्यकर्त्यांनीं संपूर्ण नाश करून इंग्लंडचाच फायदा कसा करून घेतला याचें उत्कृष्ट वर्णन मुद्देसूद आधारांसह श्रीयुत टेंबे यांनीं दिलें आहे. इंग्लंडच्या बोटीचें आयुष्य सरासरीनें बारा वर्षांचें असून हिंदुस्थानांत बनलेल्या बोटी ५० वर्षें पावेतों काम देतात (पृ. ११३) ही स्थिति सर्व जाऊन आज आतां नौकाबांधणीचा धंदा सुरू करण्यास कशी धडपड करावी लागत आहे हा प्रकार विशाखापट्टण येथील श्री. वालचंद हिराचंद यांच्या प्रयत्नांवरून आतां पुनः आपणांस स्पष्ट कळूं लागली आहे.

हा ग्रंथ सर्वथा राष्ट्रहिताच्या दृष्टीनें लिहिला असून त्यांत पदोपदीं लेखकाची कळकळ व्यक्त होते. त्यासाठीं हिंदुस्थानच्या लोकांचें ऐक्य झालें पाहिजे. आपसांतील भांडाभांडीनें कायमचें नुकसान कसें झालें हें उद्बोधक रीतीनें दाखविण्यांत आलें आहे. सारांश, देशाला स्वतंत्रता असल्याशिवाय त्याचा उत्कर्ष होणार नाहीं, आणि ऐक्य झाल्याशिवाय स्वातंत्र्य नाहीं असा हा अनन्यगतिक पेंच उत्पन्न झाला आहे. हल्लीं सरकार व जनता यांजमधील लढ्याचें बीज यांतच आहे.

मुसलमानांची सत्ता या देशावर कायम होण्यापूर्वी नौकाव्यापारानें देश सुसमृद्ध बनला होता. परंतु पुढें मुसलमानी अंमलांत देशाच्या किनाऱ्यांचें संरक्षण करण्याची जबाबदारी मोगल बादशाहांसारख्या चाणाक्ष राज्यकर्त्यांनीं स्वीकारली नाहीं. कदाचित् हा देश आपला आहे, आपण त्याचें रक्षण केलें पाहिजे ही जाणीव त्यांस नसेल. मक्केस जाये करणारे यात्रेकरूंपुरतीच नौकांची जरूर त्यांस भासे. म्हणून ईस्ट कंपनीचे व्यापारी येथें मद्रास, मुंबई, कलकत्ता अशा स्थलीं बद्धमूल झाले. हा प्रकार या ग्रंथांत चांगलाच स्पष्ट करण्यांत आला आहे. हिंदी लोकांस इंग्रजांनीं प्रथम नालायक बनविलें आणि पुढें त्या नालायकीचा डांगोरा ते सर्व जगभर पिटीत आहेत (पृ० १२५); सरकारानें हिंदी राष्ट्राची मुस्कुटदावी चोहोंकडून चालविली आहे (पृ० १३६), व्यापारांत येथील लोकांस त्यांनीं परावलंबी बनवून आपले खिसे भरले (पृ० १३४). अशा प्रकारचे अनेक भाग व त्यांचे इंग्रजांनींच प्रसिद्ध केलेले आधार वाचले म्हणजे मोठा उद्वेग वाटतो.

एकंदरींत या गहन विषयाची इतकी पूर्ण व सुसंबद्ध माहिती मराठींत एकत्र अशी कोठेंच आलेली नाहीं. इंग्रजींत त्यावर प्रचंड वाङ्मय आहे तें प्रयास पूर्वक धुंडाळून त्याचें सार श्री० टेंबे यांनीं मोठ्या कौशल्यानें सादर केलें आहे. हें एक पुस्तक वाचल्यानें पुष्कळ इंग्रजी ग्रंथ शोधण्याची गरज वाचकांस पडणार नाहीं.

मला वाटतें छापण्यास जाण्यापूर्वी एकंदर लेखनावर दुरुस्तीचा हात फिरला पाहिजे. इंग्रजी उतारे टिपांत देणें युक्त होईल. पण हे सर्व प्रकार पुस्तक छापतांनाच सिद्ध होऊं शकतील.

ग्रंथकर्त्यांस उदार आश्रय मिळून त्यांच्या श्रमांचें चीज व्हावें अशी माझी उत्कट इच्छा आहे. त्या बाबतींत मी त्यांस सुयश चिंतितों.

बानजीनिवास
सँढर्स्ट रोड वेस्ट
मुंबई ४.

गो. स. सरदेसाई
ता. १ एप्रिल
स. १९४३

Review on "India's Seapower & Prowess" in Marathi

by Prof. S. V. PUNTAMBEKAR,

M. A. Bar-at-Law.

Prof. of History "Hindu University of Benares"

Dr. B. M. Tembe's "India's Seapower and Prowess" is a book of unique historical and political value. I have not come across a similar book on Indian navy and mercantile marine with such exhaustive historical treatment, depicting its greatness and gallantry, its growth and gradual decay, stating its national need and pointing out the constructive agencies and obstructive factors in its rebuilding and reestablishment as a source of national power & wealth.

The writer has shown great scholarship in its study and deep love of the subject in its presentation. It is a comprehensive book, containing 12 solid, suggestive thought provoking chapters.

From it we find that in the recent past only the Marathas showed a mercantile seasense and a naval defence-consciousness with appropriate sea-character and sea-worthiness. The destruction of their political power by the British led to the loss of their naval & mercantile opportunities & career. Moreover the British political and commercial interests in England systematically destroyed the Indian Mercantile marine & shipbuilding industry which was very advanced & efficient in those times. The author has clearly brought out these aspects of the story of Indian navy & mercantile marine. Then he has lucidly reviewed the indigenous attempts made

to revive its art and glory, the obstructive & destructive policy of our foreign rulers in the past and present. Finally he has given a complete account of the condition of the Indian navy & mercantile marine today. He has stated its drawbacks, given its present organisation and emphasized the needs of a national navy and marine. The book is very useful, suggestive and also inspiring. It is a successful achievement.

Benares.
6–2–43

(Sd.) *S. V. Puntambekar*

पुरस्कार

डॉ. भास्कर महादेव ऊर्फ काकासाहेब टेंबे यांनीं लिहिलेला प्रस्तुत ग्रंथ जनते-समोर ठेवण्यास यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशनला अतिशय आनंद होत आहे. देशाचे उन्नतीकरितां आवश्यक असलेल्या प्रश्नांचे जनतेंस यथार्थ ज्ञान असणें अवश्य आहे व म्हणून राष्ट्राच्या जिव्हाळ्याच्या प्रश्नांचा अभ्यास करून त्यांचें ज्ञान व्याख्यानद्वारां अगर वाङ्मयद्वारां लोकांना देणें, हा या संस्थेच्या उद्देशांपैकीं एक प्रधान उद्देश आहे.

राष्ट्राचे उत्कर्षास दर्यावर्दी जीवन किती मोठ्या प्रमाणांत कारणीभूत होतें, हें इंग्लंडचे इतिहासावरून स्पष्ट कळून येतें. आज विमानविद्या झपाट्यानें प्रगती करीत असली तरीही जगाच्या युद्धकालीन वा शान्तताकालीन जीवनांत नाविक विद्येचें स्वतंत्र स्थान आहेच, असें अनुभवास येतें. भूतकालीं हिंदुस्थाननेंही नाविक जीवनाकडे दुर्लक्ष केलें नसून त्या त्या कालांतील मानवी ज्ञानाच्या प्रगतीच्या मानानें भारताचें दर्यावर्दी जीवन मागसलेलें होतें असें म्हणतां येणार नाहीं. परंतु गेल्या शताब्दींत मात्र इतर स्वतंत्र राष्ट्रें नाविक विद्येच्या अनेक अंगोपांगांत झपाट्यानें प्रगति करीत राहिलीं आणि परतंत्र हिंदुस्थानला मात्र त्याच अवधींत या विद्येंत शेवटचा नंबर मिळाला. हिंदुस्थानास प्राप्त झालेली ही स्थिति अत्यंत लाजिरवाणी असून ती पालटणें अवश्य आहे, सध्यां सुरू असलेल्या जागतिक संग्रामांत हिंदुस्थानच्या नाविक जीवनाचा भाग्योदय होईल, अशी अंधुक आशा उत्पन्न झाली आहे. डॉक्टरसाहेबांनीं प्रस्तुत ग्रंथांत भारताच्या नाविक जीवनांचा भूतकालीन इतिहास, वर्तमान परिस्थिति व भविष्यकालीन आशाआकांक्षा यांचें यथातथ्य चित्रण केलेलें वाचकांना आढळून येईल आणि आतांपर्यंत उपेक्षिलेल्या राष्ट्रीय जीवनाचे एका अतिशय उपयुक्त अंगाची महती कळून येईल, अशी आम्हांस खात्री आहे.

श्री. टेंबे यांचा व्यवसाय डॉक्टरीचा, वयास साठ वर्षें उलटून गेलेलीं. असें असूनही तरुणास लाजवील, अशा उत्साहानें, जिज्ञासेनें व चिकाटीनें त्यांनीं अत्यंत

परिश्रम करून हा बहुमोल ग्रंथ तयार केला व तो जनतेसमोर ठेवण्याचें श्रेय या संस्थेस दिलें याबद्दल डॉक्टरसाहेबांचे आम्हीं अत्यंत आभारी आहों.

डॉक्टरसाहेबांचें उदाहरणानें जनतेंत विशेषतः सुशिक्षित तरुणांत जिज्ञासा वृत्ति वाढीस लागो व त्यामुळें वाङ्मयांत उपयुक्त ग्रंथांची वरचेवर भर पडत राहो, अशी परमेश्वराजवळ प्रार्थना आहे.

यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट
असोसिएशन, कचेरी
यवतमाळ, ता. ५ मार्च १९४३

भी. ह. जतकर
उपाध्यक्ष
यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशन

लेखकाचें निवेदन.

" नीचैर्गच्छत्युपरिच दशा चक्रनेमिक्रमेण " या वचनोक्तीप्रमाणें आजकाल चक्राच्या फेऱ्यांत सांपडलेल्या भारतमातेचें स्वातंत्र्य नष्ट होऊन तिला जरी पारतंत्र्य आलें असलें तरी भाव तैसे फळ या न्यायानें हिंदवासीयांच्या मनांत स्वातंत्र्यलालसा व सद्भावना असतील व ते सतत " आधीं भगवंतांचें अधिष्ठान" ठेवून जर चळवळ करतील तर त्या प्रयत्नांत सामर्थ्य उत्पन्न होईल व या सामर्थ्यांतूनच ईप्सित स्वातंत्र्य मिळेल. आज निराशेचा आश्रय करुन बसणाऱ्या हिंदबांधवांस मागील इतिहास हांक मारीत आहे, त्यांस जागे करीत आहे व स्वच्छ सांगत आहे कीं हिंदमातेच्या सुपुत्रानों हताश न होतां प्राप्त कालाकडे नजर द्या व यांतूनच मार्ग काढण्याचा प्रयत्न करा. त्रासून वैतागूं नका. एक काल असा होऊन गेला कीं ज्याप्रसंगीं भूमिसागर व अंतरिक्ष यांवर तुमच्या आर्य पूर्वजांनीं तावा गाजवून हिंदुस्थानला जगतांत सर्वोच्च स्थान प्राप्त करून दिलें होतें. आज परदास्यांत सांपडल्यानें आपल्या अंगीं जडूं पाहणाऱ्या दास्य गुणांचा त्याग करा. आपलें काय गेलें याचा विचार करा व परत प्रयत्नास लागा. वैभव तुम्हांकडे धांवून येईल पण त्यासाठीं तुम्हांस अनेक दिव्यांतून पार पडावें लागेल.

हिंदुस्थानच्या भोंवतालीं चार हजार मैल दूरवर समुद्र पसरला असून तो देश आज सागररूढ कां होऊं शकत नाहीं व आपण खरोखरीच इतकें नालायक व अज्ञानी होतों व आहोंत कां कीं आपणाला समुद्रवर्चस्व व सागरव्यापार यांचें महत्त्वच पटलें नाहीं ? लहानशा बेटाभोंवतीं पसरलेला समुद्र आहे असे देश आज जगावर आपलें स्वामित्व स्थापून वैभवांत लोळत असलेलें पाहतों व एवढा मोठा विस्तीर्ण देश हिंदुस्थान कीं ज्यास नुसत्या तीन बाजूंवर वेष्टण घालण्यास समुद्रास ४००० मैल पसरत जावें लागलें, त्या देशांतील लोकांचें मालकीचीं बंदरेंही दुसऱ्यांच्या ताब्यांत राहून तिथून बाहेर जाण्या-येण्यासाठीं खुद्द देशाच्या मालकांलाही परवानगी लागावी, यांचें कारण हिंदुस्थानवासीयांत सागरज्ञान व सागरमन (Sea sense) नाहीं हेंच खरें कीं काय ? याचा विचार फार वर्षें मनांत थैमान घालीत असतां त्याचें निराकरण करण्यासाठीं माहिती गोळा करण्याचें ठरविलें व त्या उद्यो-

गास लागलों. अगदीं अलीकडच्या काळांतील ऐतिहासिक कादंबरी सावळ्या तांडेल वाचण्यांत आली त्यावेळीं त्यांतील टिपांत दिलेलीं वर्णनें वाचलीं. समुद्रावर सर्व पाश्चिमात्य देशांतील व अरबी व शिद्दी नाविकांस आपल्या दराऱ्यांत ठेवणाऱ्या आंग्रे घराण्याच्या पराक्रमांचीं लहान मोठी वर्णनेंही वाचलीं पण ऐतिहासिक पोवाड्यांत त्यांचा पोवाडाही नाहीं. त्यानंतर साहित्यसम्राट् तात्यासाहेब केळकरांचें 'मराठे आणि इंग्रज' हें पुस्तक वाचून एक स्फूर्ति झाली परंतु इतर माहितीच्या अभावीं तिला तसेंच दाबून ठेवलें. मग वाचतां वाचतां प्रोफेसर राधाकुमुद मुकर्जी यांचें पुस्तक वाचून टिपणें केलीं व इतर पुस्तकें गोळा केलीं. सन १९३१ पासून हें चाळ, तें पहा, असें करतां करतां १९३९ मध्यें सर्व राष्ट्रांचें युद्धसामर्थ्य पाहून त्यांत हिंदुस्थानचें स्थान काय याचा विचार करून एक टिपण तयार करून छापलें व नंतर हिंदुस्थानच्या प्राचीन अर्वाचीन सागराचा अभ्यास केला व त्यांतून तयार केलेलीं टिपणें एकत्रित करून प्रस्तुत छोटेखानी पुस्तक लिहिलें. "आपली आपण करी स्तुति। स्वदेशीं भोगी विपत्ति। सांगे वडिलांची कीर्ति। तो एक मूर्ख" ही श्रीसमर्थ वचनोक्ति आहे पण केवळ वडिलांची कीर्ति सांगणारा मूर्ख. परंतु सत्य कथन करून त्यांतून स्फूर्ति घेणें खास मूर्खपणाचें नाहीं. व या न्यायानें हिंदुस्थानचा प्राचीन सागरविक्रमाचा इतिहास हिंदवासीयांस खास स्फूर्तिदायी होईल हें समजून आपल्या मातृभाषेंतच ही माहिती लिहून प्रसिद्ध करण्याचें ठरविलें. ज्या संस्कृतींत जन्मलों ती जगतांतील आजवरील सर्व संस्कृतींत उच्चतम आहे, हा दृढविश्वास असल्यानें आर्य लोकांनीं हिंदुस्थानांत राहूनच तिचा प्रसार सर्व जगतावर खास केला असला पाहिजे व त्यासाठीं समुद्रावरही भूपृष्ठाप्रमाणेंच सत्ता गाजविली असावी हाहि विश्वास लेखकाचा होता. परंतु नुसत्या विश्वासानें कामें न होतां कांहीं गोष्टीस पुराव्यांचीही आवश्यकता असते व प्राप्त परिस्थितींत भेदरून गेलेल्या राष्ट्रांतील न्यूनगंड संघटकांस तर या पुराव्यांची अधिक आवश्यकता असते.

मानव संस्कृतीचा इतिहास फार पुरातन आहे याचा पुरावा "जीवभूतः सनातनः" या भगवंताच्या सदुक्तींतच आहे परंतु ईश्वरावर विश्वास नसलेल्या व पुरोगामी शास्त्रांचाच (Science) बडेजाव करणाऱ्या लेखकांस समजण्यासही आज उपलब्ध झालेल्या भूमध्यसमुद्राच्या माहितीप्रमाणें हा इतिहास निदान चाळीस हजार वर्षें तरी मागें नेतां येतो. या मागील संस्कृतीच्या इतिहासांपैकीं आज तरी

ऋग्वेदाइतकें जुनें लिखाण दुसरें उपलब्ध नाहीं व म्हणून ऋग्वेदकालापासून आजतागायत सुमारें ८०००-१०००० वर्षांच्या कालांतून या गोष्टींचा शोध घेणें भाग पडते. आर्यांनीं ऋग्वेद कालापासून इ. स. १७८३ पर्यंत समुद्रावर वर्चस्व ठेवलें व पराक्रम गाजवले हा इतिहास कमीअधिक प्रमाणानें उपलब्ध असल्यानें तो वाचल्यास हिंदवासीयांच्या उदासीन मनांत पुनश्च आशांकुर उद्भवून तो कार्यप्रवण होईलच होईल या भावनेनेंच सर्व टिपणें एकत्रित करून हें पुस्तक महाराष्ट्रीय जनतेसमोर मांडण्याचें धाडस केलें आहे. अधूनमधून स्वतःचे विचार मांडले असले तरी माहिती सर्व जुनीच आहे व त्यांत माझ्या पदरचें असें कांहींच नाहीं. "कर्म केलेंचि करावें। ध्यान धरिलेंचि धरावें। विवरलेंचि विवरावें। पुन्हा निरूपणीं।" या श्रीसमर्थोपदेशानुसार बुद्धिमान लोकांनीं लिहून ठेवलेल्या गोष्टींना एकत्रित करण्यांत चातुर्य, कल्पकता, विद्वत्ता कांहींच नाहीं; कारण सर्वच उसनें घेतलेलें असाही दोष पत्करून यापासून जर यदाकदाचित् या विषयाची महाराष्ट्रीयांत जागृति होऊन त्यांच्यांत सागरवर्चस्वाच्या महत्त्वाकांक्षेचा विचार रुजला तर बरें होईल, या एकाच भावनेनें हें लिखाण पुढें ठेवीत आहे. याहून या ग्रंथास अधिक किंमत नाहीं हें प्रांजलपणें सांगितलेलेंच बरें. असो.

या पुस्तकास प्रस्तावनेदाखल चार शब्द लिहावें अशी विनंति केली असतां ती मान्य करून पुस्तकास प्रस्तावना लिहून दिल्याबद्दल मी सर रघुनाथराव परांजपे (रँग्लर) सेक्रेटरी ऑफ स्टेट फॉर इंडिया यांचे कौंसिलचे माजी सभासद यांचा फार आभारी आहे व माझी विनंति सरसाहेबांकडून मान्य करवून देण्यांत ज्यांचा प्रमुख भाग ते लोकनायक बापूजी अणे यांचाही मी फार आभारी आहे. ज्या ज्या ग्रंथकर्त्यांच्या पुस्तकांचा मला उपयोग झाला त्या सर्वांचे मी मनःपूर्वक आभार मानतों. या पुस्तकांत अगदीं १९४२ पर्यंत माहिती देण्यासाठीं उपयुक्त अशी सरकारीरीत्या प्रसिद्ध झालेली पुस्तकें मिळवून देण्याचें श्रेय माझे स्नेही गोविंदराव देशमुख बॅरिस्टर M. L. A. (मध्यवर्ती) यांस असोन त्याच्या विनंतीस मान देऊन सर्व यच्चयावत् माहितीचें लिखाण व व्याख्यानांची टिपणें मजकडे ताबडतोब पाठविल्याबद्दल डी. सी. स्मिथ लेफ्टनंट हेडमास्तर रॉ. ने. व कॅप्टन जे. रेंलन्ड यांचे आभार मानणें माझें कर्तव्य आहे. ज्युबिली लायब्ररी यवतमाळच्या अधिकाऱ्यांनीं व डिस्ट्रिक्ट असोशियनच्या चालकांनीं, व शारदाश्रमांच्या संचालकांनीं, मला लागतील तीं पुस्तकें वाटेल

तेव्हां नेण्याची व वापरण्याची मुभा दिली याबद्दल मी त्यांचा ऋणी आहें. पुस्तकाची प्रेस कॉपी करून देण्याबद्दल व दुसरी एक प्रत लिहून देण्याबद्दल माझे स्नेही रा. स. ह. बल्लाळ व रा. ब. ज. लाखे यांचा मी आभारी आहें. रा. बाबासाहेब बापट वकील यांनीं शब्दसूची तयार करून दिली याबद्दल त्यांचे व चित्रें काढून देण्याबद्दल माझे तरुणस्नेही रा. रामभाऊ दामले वकील यांचे आभार मानावे तितके थोडेच होतील. बॅरिस्टर श्री. व्यं. पुणतांबेकर, प्रोफेसर बनारस विश्वविद्यालय व रिसायतकार गो. स. सरदेसाई यांनीं लेखी प्रतीवरून आपलें ग्रंथनिरीक्षण मजकडे अल्पावधींत पाठविल्याबद्दल त्यांचाही ऋणी आहें.

कागदाची महागाई व दुर्भिक्ष ही परिस्थिति पुढें 'आ' करून दत्त उभी असतां हें पुस्तक थोड्या अवधींत छापून दिलें व अनेकदां स्वतःच प्रुफें दुरुस्त करून माझा वेळ वांचविला याबद्दल आर्यभूषण छापखान्याचे मालकांचे आभार कसें मानावे तेंच समजत नाहीं. पण मानतों हें खरें. अगदीं शेवटी या पुस्तकाचा पुरस्कार करून आपल्या संस्थेंतील लिखाणांत मला एक मानाचें स्थान दिल्याबद्दल यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशनच्या कार्यकारी मंडळाचा मी फार फार आभारी आहें.

हें पुस्तक वाचून महाराष्ट्रीय तरुण नागरिकांचें लक्ष सागरवर्चस्व, पराक्रम, नाविक कला, शास्त्र व स्वदेशसंरक्षण या विषयांकडे वेधलें इतकें जरी मला कळलें तरी त्यांत मला अत्यंत समाधान मिळेल.

शेवटीं तो दयाधन प्रभु महाराष्ट्रीयांच्या व तद्द्वारां अखिल हिंदवासीयांच्या मनांत पुनःश्च सागरारोहण करण्याची आकांक्षा उद्भूत करून सर्व हिंदवासीयांस या गतवैभवास परत आपणाकडे ओढून घेऊन या देशास वैभवाप्रत नेऊन हिंदमातेस ईप्सित स्वातंत्र्य देण्यास व तें राखण्यास समर्थ करो इतकें लिहून विराम पावतों.

यवतमाळ, क्लबरोड.
वर्षप्रतिपदा शके १८६५
ता. ५ एप्रिल १९४३.

भास्कर महादेव टेंबे.

अनुक्रमाणिका

भागानुक्रमांक	नांव	पान
(१)	विषयप्रवेश	१– ९
(२)	हिंदुस्थानच्या नौकानयनाचे पुरावे ...	१०–२०
(३)	हिंदुस्थानचे सागरवर्चस्वाचे इतर पुरावे ...	२१–३६
(४)	मौर्यपूर्वकाल सागरवर्चस्व	३७–५८
(५)	मोंगल पूर्वकालीन सागरावरील चळवळी ...	५९–६९
(६)	मोंगलकालीन आरमार	७०–८७
(७)	मराठ्यांचें आरमार	८८–११६
(८)	ब्रिटिशांचें हिंदी आरमार	११७–१४४
(९)	हिंदीनौकानयन धंदा कसा बुडाला ...	१४५–१८७
(१०)	हिंदी नौकानयनाचे पुनरुज्जीवनाचे प्रयत्न ...	१८८–२०१
(११)	रॉयल इंडियन नेव्ही...	२०२–२१७
(१२)	हिंदुस्थानची सागराकांक्षा हिंदी राष्ट्रीय आरमार...	२१८–२३३

चित्रांची यादी.

वर्णनः			पान
(१) स्तूपावरील नौकेचें चित्र ...	...	...	२२
(२) दीर्घानौका (बोरु बुदुर)	...	...	२६
(३) नाण्यावरील नौका चित्र ...	...	...	२८
(४) मोगलकालीन नौका (लढाऊ पडाव) ...		...	८७
(५) मराठी व इंग्रजी आरमारी नौका	...	...	९७
(६) ब्रिटिश व हिंदी नौका टनेज प्रमाण तुलनात्मक		...	१५६

संदर्भग्रंथ यादी. (Bibliography)

(१) श्रुतिबोध—अंक ७ वर्ष १

(२) ,, अंक ८ वर्ष ,,

(३) ,, अंक १० वर्ष ,,

(४) ,, अंक १२ वर्ष ,,

(५) प्रबंध २ अंक १६ वर्ष ,,

(६) ऋग्वेदांचे ऐतरेयब्राह्मण द्वितीय भाग शके १८६३.

(७) सार्थ महाभारत भाग २ आदिपर्व–सं. चिं. वि. वैद्य १९३२.

(८) The arctic Home of the Vedas–B. G. Tilak 1903.

(९) The Indian Shipping–by Prof. Radhakumud Mukarji 1912.

(१०) Economics of Indian shipping–by Barister S. N. Hazi 1924.

(११) Epic India–by C. V. Vaidya 1907.

(१२) History of India–by Vincents-Smith.

(१३) Commemorative essays to Dr. R. G. Bhandarkar 1917.

(१४) Hindu Superiority–by H. B. Sarda 1922.

(१५) The travels of Marco Polo–I. M. Dew–E. P. 1907.

(१६) Gandhi gram–1941.

(१७) Commercial Policy of Moghal 1930. D. Pant.

(१८) Historical Atlas of India–by Charles Jopper S. G. 1931.

(१९) Decay of Indian Industries–by P. R. Ramchandra Rao 1935.

(२०) The Brief History of the Royal Indian Navy for H. M. I. S. "Bahadur" 1942.

(२१) A Precis of lectures given in the boys training establishment-Bombay 1942.
(२२) How strong is Britain-by Count Puckler 1939.
(२३) Indian annual Review Vol II-by Mittre 1937.
(२४) The Hitwada Indian Defence No. 21 Jny. 1941.
(२५) The Navy-by Richmond 1937.
(२६) महाराष्ट्रीय ज्ञानकोश विभाग १–१९२०.
(२७) „ „ विभाग ८–१९२४.
(२८) मध्ययुगीन भारत भाग २–चिं. वैद्य १९२३.
(२९) „ „ भाग ३–१९२६.
(३०) मराठी रियासत पूर्वार्ध भाग १–१९१५.
(३१) मुसलमानी रियासत भाग १–१९२०.
(३२) मराठी रियासत मध्यविभाग १–सरदेसाई
(३३) „ „ २ „
(३४) „ उत्तर विभाग १–१९२९.
(३५) „ „ ३–१९२९.
(३६) हिंदुस्थानचा अर्वाचीन इतिहास–सरदेसाई १९०८.
(३७) मराठे व इंग्रज–केळकर १९१८.
(३८) ऐतिहासिक पोवाडे अथवा मराठ्यांचा काव्यमय इतिहास–य. न. केळकर–१९२८.
(३९) सांवळ्या तांडेल–नाथमाधव १९१२.
(४०) Indias Navy–1942
(४१) A pamphlet-general information of the R. I. N. The Indian arm & R. A. F. Roxy Printing Press, 1942.

हिंदुस्थानचा सागरविक्रम

अथवा

हिंदुस्थानांतील लोकांचा प्राचीन व
अर्वाचीन सागर चळवळीचा

इतिहास

ग्रं. क्र. ६२९५

भाग पहिला

विषयप्रवेश

ह्या भरतभूच्या इतिहासाचा गतकालीन संस्कृतीचा चित्रपट मनश्चक्षूंच्या समोर उघडतांच आजपर्यंतच्या शिकवणीस अनुसरून या देशांतील भूभागावरील विविध चळवळींचा इतिहास प्रामुख्यानें उभा राहतो, व त्यांत स्फूर्तिकारक अशा अनेक पराक्रमी विभूतींच्या प्रादेशिक, धार्मिक, राजकीय चळवळींची आठवण त्या गोष्टी नुकत्याच झाल्या आहेत अशा प्रकारें मनाला होते, परंतु त्यांत एका गतवैभवाची आठवण लुप्त झालेली अशी सदैव राहते व ती म्हणजे आर्यांची, हिंदु लोकांची नाविक चळवळ. हिंदुस्थान हा एकच देश एवढा विस्तीर्ण आहे कीं जो आपल्याच आनंदमय स्थितींत जगाच्या लहानसहान चळवळींपासून अलिप्त राहूं शकत होता; कारण त्याची सरहद्दच निसर्गानें नियुक्त करून ठेविली होती. सबंध उत्तरेस पूर्वपश्चिम रेषेवर अव्याहतपणें पसरलेला नगाधिराज हिमालय पर्वत व बाकी तिन्ही बाजूंनीं समुद्रवलयाङ्कित झालेला असा हा एकच, विस्तीर्ण, अखण्ड आर्यावर्त किंवा हिन्दुस्थान देश होय. या देशाचा गेल्या पांच हजार वर्षांचा इतिहास आज उपलब्ध असून त्यांत आर्य लोकांनीं ऋग्वेदकालांतच इराणला आपली एक शाखा सोडून हिन्दुकुश पर्वतांतून मार्ग काढीत काढीत सप्तसिंधूच्या प्रदेशांत येऊन आपली वसाहत केली, व त्यांतील व मागाहून येऊन मिळणाऱ्या आर्य लोकांनीं मिळून आपल्या वसाहती वाढवीत वाढवीत आसेतुहिमाचलपर्यंत दक्षिणो-

त्तर व सिंधुसागरापासून गंगासागरापर्यंतचा सर्व प्रदेश जिंकून तेथील पूर्वीच्या लोकांस आपणांत ओढून सबंध देशास आर्यावर्त हें नामाभिधान प्राप्त करून दिलें. एका प्रकारें जगापासून व त्याशीं कांहीं संबंध नसलेला हा देश जरी भौगोलिक दृष्ट्या असा अलग दिसत असला तरी त्यांतील लोकांनीं बाकीच्या जगताशीं संबंध ठेवला नाहीं असें मात्र नाहीं. मध्य आशिया, यूरप व चीन या देशांपासून हिमालयानें जरी हिंदुस्थानास वेगळें ठेवलें असलें तरी बाकीच्या पश्चिम, दक्षिण व पूर्व या बाजूंनीं सर्वत्र पसरलेल्या समुद्रावर भूपृष्ठाप्रमाणेंच आपला अधिकार आर्यांनीं चालविला होता व आज ज्याप्रमाणें इंग्लंड आपणांस सागरसम्राज्ञी (Mistress of the seas) म्हणवून घेतें त्याप्रमाणें ख्रि. पू. २००० ते ३००० वर्षांपूर्वीं तें इसवी सन सहाव्या सातव्या-शतकापर्यंत हिन्दुस्थानांतील आर्य-राष्ट्रेंहि आपणांस पौर्वात्य सागरसम्राट् (Masters of the Eastern Seas) म्हणवून घेत असत व या दृष्टीनें त्यांनीं सिंधुसागर (Arabian Sea), हिन्दी महासागर (Indian Ocean), गंगासागर (Bay of Bengal) यांवर आपलें प्रभुत्व प्रस्थापित केलें होतें, व ज्याच्या योगानें स्वदेशास वैभव चढतें तो व्यापार मिसर देश, बॅबिलोनिया, ग्रीस, रोम,सीलोन, सयाम, जावा, ब्रह्मदेश, चीन व जपान या देशांत नेऊन या सर्व लोकांशीं व्यापारी दळणवळण ठेविलें होतें. हा इतिहास खरा असला तरी त्याची विस्मृति न व्हावी म्हणून या मागील सागरविक्रमाची सुसंगत माहिती असणें प्रत्येक हिन्दवासीयास अवश्य आहे. "आकाश अन्त न कळोनिहि अंतरिक्षीं । आक्राश आक्रमिति शक्त्यनुसार पक्षी ॥" हें सुभाषित जसें खरें, तसेंच याच भूमींतील देवदानवांनीं मिळून समुद्रमंथन केल्याचा पुरावा पुराणा-न्तरीं आहे. त्यांतील अग्राह्य किंवा अप्रस्तुत भाग वगळला, तरी समुद्रमंथन करून त्यांतील चौदा रत्नें बाहेर काढण्याचें कौशल्य पूर्वीच्या आर्यांत खास होतें हें निर्विवाद आहे. कविकल्पना सोडून प्रत्यक्ष व्यवहारांत उतरल्यास समुद्रपर्यटन नौकानयनानें करून वेगळाल्या देशांतून त्यांनीं या रत्नांची पैदास केली असें म्हणणें अतिशयोक्त होणार नाहीं. असो.

हिंदुस्थानांतील लोकांनीं समुद्रावर आपला अंमल गाजविला व त्यांस नाविकज्ञान भरपूर होतें यासंबंधीं पुरावे मुख्यतः दोन प्रकारचे दिसतात, ते म्हणजे साहित्यलेखन व कलापरिपोष. या दोन्ही प्रकारच्या पुराव्यांत हिन्दवासी लेखक व या देशाशीं ज्यांचा या ना त्या प्रकारें संबंध आला ते परदेशस्थ लेखक यांचीं लिखाणें प्रामुख्यानें

येतात. याकरितां गेल्या पांच हजार वर्षांतील लिखाणांत ऋग्वेद, रामायण, महाभारत, वायुपुराण, मत्स्यपुराण व विष्णुपुराण, कौटिलीय अर्थशास्त्र व त्यानंतरची ऐतिहासिक माहिती या ग्रंथकाननांतून आपणांस मार्ग काढावा लागतो. ग्रीक सम्राट् ॲलेक्झांडरच्या हिंदुस्थानावरील स्वारीनंतर तर सर्व इतिहास आजहि कमी-अधिक प्रमाणांत उपलब्ध होतो. कालखण्डाच्या पद्धतीनें पाहूं गेल्यास आपणांस माहीत असलेल्या ख्रिस्तपूर्व ३०० वर्षांपूर्वीचा एक कालखण्ड ज्यास आपण [१] ख्रिस्तपूर्व ५००० ते ख्रिस्त पूर्व ३०१ हा युधिष्ठिर काल असें म्हणून तो पहिला कालखण्ड समजूं. त्यानंतरचे कालखण्ड म्हणजे [२] मौर्यकालीन, (ख्रि. पू. ३०१ ते १८४); [३] कुशान व आंध्रकाल (ख्रिस्तपूर्व दुसरें शतक ते इसवी सन तिसरें शतक); [४] गुप्तकाल हर्षवर्धनापर्यंत (इ. स. चौथें ते सातवें शतक); [५] दक्षिण हिंदुस्थानांतील हिंदु साम्राज्यें व चोल राजांचा उदय काल (इ. स. सातवें ते अकरावें शतक); [६] मोंगलपूर्व मुसलमानी रियासतकाल (इ. स. अकरावें ते पंधरावें शतक); [७] मोंगल व मराठाकाल (इ. स. सोळावें ते अठरावें शतक); व [८] अखेरचा आंग्लकाल (इ. स. १८१८ ते १९४२). असे आठ कालखण्ड पाडल्यास या सर्व काळांतील लिखाणांतून माहिती मिळते. आर्यांचा हिंदुस्थानशीं संबंध कसा आहे, ते मूळचे येथील रहिवासी, कीं कॉकेशस पर्वतावरून हिमकालांत ते इकडे आले वगैरे गोष्टींची ऐतिहासिक चर्चा करणें हा या ग्रंथलेखनाचा उद्देश नाहीं. यास्तव हे वादग्रस्त मुद्दे सोडून ज्या गोष्टींवर सर्वांची एकवाक्यता आहे ती म्हणजे ऋग्वेदकाला-पलीकडील लिखाणें आज हयात नाहींत; अतएव ऋग्वेदापासून पुढें झालेले वेद, वेदाङ्गें, उपनिषद, आरण्यकें, ब्राह्मणसंहिता, पुराणें आदि ग्रंथांकडेच आर्यांच्या हिंदुस्थानांतील हालचाली समजण्यासाठीं धांव घेणें अवश्य आहे. आर्यसंस्कृतीवर ऋग्वेदाइतकें जुनें लिखाण अस्तित्वांत नाहीं. त्यानंतर पुराणांत, महाभारत व रामायण या दोन ग्रंथरत्नांत आर्यांच्या संस्कृतिविषयक गोष्टींची भरपूर माहिती सांपडते. श्रीमद्भगवद्गीतेचा काल म्हणजे भारतीय युद्धकालाची वर्षगणना ख्रि. श. पूर्वी सुमारें तीनचार हजार वर्षें तरी मागें करतां येते, व युधिष्ठिराच्या राजसूय यज्ञानंतर कलियुगास प्रारंभ झाला असें मागील ग्रंथ सांगतात व तें खरें दिसतें. यावरून ५००० वर्षांपूर्वी द्वापारयुग संपून कलियुगास प्रारंभ झाला व त्यानंतरच्या काळाचा इतिहास उपलब्ध आहे. वाल्मीकिरामायणांत युधिष्ठिरपूर्व कालाची म्हणजे

त्रेतायुगांतील व्यवहाराची बरीच माहिती मिळते व तेथपासून आजतागायत संगतवार अशी नौकानयनासंबंधीं माहिती मिळूं शकते. त्यानंतरच्या मधल्या काळांतील सुमारें ख्रि. पू. ६०० वर्षांपर्यंत तरी माहिती लुप्त झालेली असून ख्रि. पू. ६०० ते इ. स. १९४२ पर्यंत मात्र खण्डरहित अशी सुसंगत माहिती आपणांस मिळूं शकते.

ऋग्वेद, शतपथब्राह्मण आदिग्रंथांत हिंदुस्थानांतील आर्य लोकांस नौकानयनाची चांगली माहिती होती याबद्दल स्पष्ट लेख आढळतात. त्याचप्रमाणें झेंदा आवेस्ता या पारशी धर्मग्रंथांत व बायवल या ख्रिस्त ग्रंथांतहि प्रलयकालाचा उल्लेख असून त्यांतून आर्यलोक नावांतून तरंगून गेले अशी माहिती सांपडते. यानंतर रामायण ग्रंथांत शरयु नदीच्या तीरीं श्रीरामांना नदीपार होतांना शत्रूपासून त्यांचा बचाव करण्याकरितां दोन्ही तीरांवर अनेक नावा रक्षणार्थ ठेवल्या होत्या असा उल्लेख आहे. यानंतर युधिष्ठिरकालांत आर्यावर्ताचा युरप, आफ्रिका व चीन देशांशीं व्यापार होता याबद्दल पुरावे सांपडतात. यानंतरचे पुरावे संस्कृत, तामीळ व पाली भाषेंतील ग्रंथांतून सांपडतात, व याशिवाय या देशांतील साम्राज्यांत परदेशी वकील व प्रवासी येऊन गेले. त्यांनीं वेगळाल्या कालखण्डांत लिहून ठेवलेली माहिती आज मूळ प्रति किंवा त्यांचीं इंग्रजी भाषांतरें यावरून मिळूं शकते. राष्ट्राचा इतिहास त्यांतील साहित्य व कला यांमधून प्रतिबिंबित होतो, व या रीतीनें अभ्यास केल्यास देशी परदेशी लिखाणें व या देशांत आजमितीस उपलब्ध असलेले अवशेष, म्हणजे स्तूप, विहार, लेणीं, नाणीं इत्यादि वस्तु पाहून हिंदवासीयांच्या संस्कृतीची व चळवळींची जाणीव होऊं शकते. प्राच्यविद्याभ्यासक विद्वान् जर्मन प्रोफेसर बुल्हरच्या मतें हिंदुस्थानच्या प्राचीन लिखाणांतून अनेक उतारे सांपडतील कीं ज्यावरून तत्कालीन हिंदु लोकांचें हिंदमहासागरांतील नौकानयन, व त्यानंतरच्या लिखाणांतून परशिअन आखात व त्यास मिळणाऱ्या नद्यांतून हिंदी व्यापारी नाविक प्रवास करीत असत हें ठरवितां येतें. ईजिप्त व ॲसीरियन पुराणवस्तु शास्त्रवेत्त्यांनीं उपलब्ध केलेल्या माहितीवरून हिन्दुस्थानचा त्या त्या देशांशीं चालू असलेला व्यापार व दळणवळण यांसंबंधीं बरेंच ज्ञान मिळतें.

ॲलेक्झांडरच्या स्वारीनंतर ग्रीक इतिहासकारांनीं लिहिलेली त्यावेळची माहितीहि या कामीं फार उपयोगाची आहे, व विशेषतः हेरोडोटस व ऱ्हेसियास यांची माहिती अधिक उपयुक्त आहे. ग्रीक व रोमन लोकांचा हिंदुस्थानशीं संबंध

ॲलेक्झांडरचे वेळीं व त्यानंतर विशेष आला, व या लेखकांनीं हिंदु लोकांच्या व्यापाराची व नाविक दलाची माहिती टिपून ठेविली ती विशेषेंकरून प्रमाणभूत आहे. या खेरीज चंद्रगुप्त व अशोक कालीं [ख्रि. पू. ३२१ ते १८०] तयार झालेले राजनीति ग्रंथ " कौटिलीय अर्थशास्त्र " व काश्मीरचा कवि क्षेमेन्द्र याचा नामांकित ग्रंथ " विश्वगुणादर्श " यांमध्यें समुद्रावरील व्यापार, नौकानयन, जल-प्रवास, नाविक दलें, यांच्या परिस्थितीचा यथार्थ बोध होतो, व त्यांतूनच नव्या आशा झळकूं लागतात.

सम्राट् अशोकानंतर मौर्य घराणें मागें पडत चाललें व मौर्य साम्राज्य क्षय पावत अखेरीस तें फक्त मगध देशापुरतेंच राहून पंजाब, सिंध, राजस्थान, सौराष्ट्र हे पश्चिम हिंदुस्थानचे भाग शक, पल्लव व यवन (ग्रीक लोक) या लोकांनीं अल्प-काळांत स्थापलेल्या राज्यांत मोडूं लागले. व यानंतर कुशान राजे उत्तरेस साम्राज्य पसरवून वैभवास पोहोंचले. दक्षिण हिंदुस्थान अशोकानंतर आंध्र व आंध्रभृत्य या सम्राटांच्या हातीं राहिला वगैरे माहिती प्रसिद्ध इतिहासकार व्हिंसेंट स्मिथ् यानें आपल्या Early History of India नामक पुस्तकांत व्यवस्थित-पणें मांडली असून त्यावरून ख्रि. पू. १८४ नंतर दक्षिण हिंदुस्थानांतील आंध्र घराण्याचें सम्राटाचा रोमशीं व्यवहार सर्रास चालू होता व हिंदुस्थानांतून विक्री-साठीं नेलेल्या जिनसा, रेशीम, हिरे, रंग, मसाले वगैरे यांच्या किंमतीबद्दल रोमन नाणीं हजारोंनीं हिंदु लोक आणीत असत हें आजहि दक्षिणेंत भूमिगत वस्तुसंशो-धनांत सांपडणाऱ्या नाण्यांच्या योगें उत्तम प्रकारें ज्ञात होतें. उत्तर हिंदुस्थानांतहि शक, पल्लव व यवन (ग्रीक) लोकांनीं स्थापन केलेल्या राज्यांमुळें हिंदुस्थानचा व रोमचा विशेष संबंध आला व उत्तर हिंदुस्थानांत हीं रोमन नाणीं सांपडल्याचीं उदाहरणें दाखवितां येतील व त्यावरून ख्रि. पू. पहिलें शतक ते इ. स. दुसऱ्या शतकापर्यंत ग्रीस, रोम, इराण, इजिप्त वगैरे देशांशीं हिंदुस्थानचे हिंदु व्यापारी सागरावर सफरी करून व्यापार करीत याविषयीं भरपूर पुरावे आहेत. संस्कृत व पाली ग्रंथांत रोम व यवन (ग्रीक) लोकांचे उल्लेख वारंवार येतात व दक्षिणे-कडील बंदरांत ग्रीक लोक येत याचा उल्लेख तामीळ काव्यांत आढळतो. याशिवाय प्लिनीची " नॅचरल हिस्टरी, " स्ट्रॅबो, पेरिप्लस ऑफ दि एरिथ्रियम् वगैरे लेखकांच्या लिखाणांतून हिंदु लोकांच्या सागरप्रवासाची सांगोपांग माहिती मिळते, असें व्हिन्सेन्ट स्मिथ्, राधाकुमुद मुकर्जी, मराठी रियासतकार गोविंदरावजी सरदेसाई,

कुलगुरु चिंतामणरावजी वैद्य इत्यादि विद्वानांनीं लिहिलेल्या ग्रंथांवरून दिसतें. यानंतरचा काल म्हणजे इसवी सनाचें चौथें शतक होय. या कालांत उत्तरेस गुप्त-सम्राट् झाले व हर्षवर्धनानें गंगासागरापासून सिंधुसागरापर्यंतचा पूर्वपश्चिम प्रदेश संपूर्ण आपल्या प्रभुत्वाखालीं आणला होता; तसेंच दक्षिणेस आंध्रभृत्यराजे आपणांस सम्राट् म्हणवून घेत. ह्या दोन्ही सम्राटांनीं आपल्या राष्ट्राचा व्यापारी व्याप वाढविला व त्या वेळची सागरपर्यटनांची माहिती चिनी प्रवासी फा हीन व ह्युएनत्संग यांच्या लिखाणावरून कळते. शिवाय, कॉसमसनें लिहिलेला ग्रंथ "ख्रिश्चन टोपॉग्रफी," यूलचे "कॅथे अँड दि वे थिदर" यावरून हिंदुस्थानचा चीनशीं चालू असलेला सागर व्यापार व संबंध स्पष्ट होतो.

यानंतरच्या काळाची माहिती वैद्यांचा "मध्ययुगीन भारत", सरदेसायांची "मुसलमानी रियासत" व "मराठी रियासत", प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी, व्हिन्सेन्ट स्मिथ इत्यादींच्या ग्रंथांच्या द्वारें चांगली उपलब्ध आहे. या काळांत व या पूर्वींच्या गुप्त व हर्षवर्धन कालांत हिंदुस्थानचा पूर्व पश्चिम देशांशीं सर्वत्र व्यापार चालत असे व याच कालांत जावा बेटांत हिंदु लोकांनीं ऐसपैस वसाहती करून तेथें आपली सत्ता प्रस्थापित केली होती. जपानी लेखक डॉ. टाका कसू यांनीं प्रसिद्ध केलेल्या माहितीवरून हिंदु लोकांनीं आपला व्यापार जपानांतहि पसरविला होता हें सहज सिद्ध होतें. याशिवाय ई. त्सिंग या चिनी प्रवाशानेंहि इ. स. सातव्या शतकांत हिंदु लोकांचा चीनशीं व्यापार असून त्यांचें पूर्व समुद्रावर वर्चस्व असे असें नमूद केलें आहे.

यानंतरचा काल म्हणजे इ. स. ११ वें शतक ते १५ वें शतक, म्हणजे मोंगल घराण्यापूर्वींच्या मुसलमान राजांची सत्ता. या वेळेला मुसलमानांचा हिंदुस्थानशीं संबंध आल्यामुळें साहजिकच मुसलमान लेखकांनीं लिहून ठेवलेल्या माहितीवर भिस्त ठेवणें भाग आहे. या वेळच्या मुसलमानांनीं लिहिलेल्या परशिअन भाषेंतील ग्रंथांचें भाषांतर सर ई ईलियट नामक इंग्रज ग्रंथकारानें केलेलें "हिन्दुस्थानचा इतिहास" (History of India) या नांवानें प्रसिद्ध आहे. या काळांतील सिंध प्रांतांतील सागरवाहतुक व चळवळींचा इतिहास "चचनामा" व "अल-बिलादुरी" या ग्रंथांत सांपडतो. या दोन्ही ग्रंथांचें भाषांतर इलियटनें केलेलें उपलब्ध आहे. ११ व्या शतकांत "अलबिलादुरी", १२ व्या शतकांत "अल-इद्रिसी", व १३ व्या शतकांत व्हेनिसचा प्रसिद्ध प्रवासी व लेखक मार्को

पोलो याच्या ग्रंथांत सुसंगत, सविस्तर व अधिकारपूर्ण अशी माहिती मिळते. तिजवरून या तीन शतकांत सिंधुसागर, गंगासागर, हिंदी महासागर व त्यांस मिळणाऱ्या महानद्या यांजवरील हिंदूंचें नौकाज्ञान किती प्रगल्भ होतें याची साक्ष पटते. इ. स. १४ व्या व १५ व्या शतकांतील हिंदी नौकानयनाची माहिती देणारे "वसफ" व "तवारीख–इ–फिरोजशाही" हे ग्रंथ उपलब्ध असून चिनी लेखक महुअन याच्या ग्रंथांतील १५ व्या शतकांतील माहिती फार उपयुक्त आहे. यांत चीनचा बादशहा व बंगालचे समकालीन राजे यांच्यामध्यें होणाऱ्या नजरभेटीची माहिती आढळते. याशिवाय अबदर रझाक, निकोलो कॉन्टी, स्टिफॅनो, यांच्या लिखाणावरूनहि १५ व्या शतकांतील हिंदुस्थानी सागर प्रवास व व्यापार यांविषयीं बरीच उपयुक्त माहिती आढळते. १६ व्या शतकाच्या प्रारंभापासून हिंदुस्थानकडे पोर्तुगीजांचे डोळे लागून त्यांचा प्रत्यक्ष संबंध येतो व त्यांचे अनेक लेखकांनीं व विशेषतः वरथेमा यानें कालिकत येथील परदेशीय व्यापार व जहाज बांधणी वगैरे संबंधाची माहिती सुस्पष्ट दिली आहे.

मोंगल बादशहांचा काळ जरी बाबरपासून धरतात तरी त्यांचा वैभवकाळ अकबर ते औरंगजेब एवढा फक्त शंभर वर्षांचाच झाला. या काळांत मोंगल साम्राज्याचा विस्तार सबंध उत्तर हिंदुस्थान व बराचसा दक्षिण हिंदुस्थान एवढ्या अफाट क्षेत्रावर झाला होता. १६ ते १८ शतकांतील मुख्य लेखक म्हणजे "ऐने-अकबरी"चा लेखक अबुल फजल, चचनामा व ऐने-अकबरींत सिंध व बंगाल या भागांतील बंदरें, जहाजबोटी व त्यांची बांधणी, त्यांचा खर्च, गोद्या वगैरे माहिती भरपूर असून तशाच प्रकारची व इतर माहिती इलियटच्या सहाव्या भागांत तकमिल्ला इ अकबरनामा याचे केलेल्या भाषांतरानें बंगालकडील हिंदु नौकायना, दर्यावर्दीपणा व सागरावरील व्यापार याची आपणास माहिती मिळते. पोर्तुगीज डि बॅरो व डि सूझा, त्याचप्रमाणें राल्फ फिच् व वरेथेमा व याशिवाय तत्कालीन बंगाली कविता व गोष्टी यांवरूनहि या विषयांचें आपणांस ज्ञान मिळतें. औरंगझेबच्या वेळेची या विषयावरील माहिती सर यदुनाथ सरकार यांनीं लिहिलेल्या इतिहास ग्रंथांतून पुष्कळशी उपलब्ध असून थॉमस बौरी व डॉ. फ्रेयर यांच्या या देशावरील ग्रंथांतूनहि ही माहिती आहे. याच सुमारास दक्षिण हिंदुस्थानांत उदय पावून वैभवास चढलेल्या श्री छत्रपति शिवाजी व हिंदुपद पादशाहीच्या कालीं कोंकण पट्टीवर झालेल्या आरमारी लढाया, जहाजांची बांधणी, व्यापार

वगैरेची माहिती तत्कालीन बखरींमधून, अनेक इंग्रजांच्या लिखाणांतून, व अलीकडे प्रसिद्ध होणाऱ्या, झालेल्या व होत असलेल्या लिखाणांतून, त्याचप्रमाणें साहित्य-सम्राट यांचा अमोलिक ग्रंथ " मराठे व इंग्रज " यांवरून उपलब्ध होते. ही सगळी वाचून हिन्दुस्थानचे लोक मनांत आणतील तर राष्ट्रीय स्वातंत्र्याबरोबरच लुप्त झालेलें आपलें सागरवैभव पुनश्च मिळवूं शकतील अशी खात्री वाटूं लागते; नव्हे, प्राचीन इतिहासाचें यथातथ्य पर्यालोचन करून हिन्दी नागरिकांनीं तें वैभव प्राप्त करण्याविषयीं आत्मविश्वास संपादन करावा हाच या ग्रंथलेखनाच्या मुळाशीं लेखकाचा उद्देश आहे. असो.

अठराव्या शतकानंतर हिंदुस्थानच्या वैभवास खग्रास ग्रहण लागलें, व गेलीं दीडशें वर्षें आपण परतंत्र असून सध्यां स्वातंत्र्यप्राप्त्यर्थ झगडत आहोंत. मागील झालेल्या चुकांचें स्मरण, परकीय सत्तेनें केलेलें नुकसान व अनवस्था, त्याचप्रमाणें वैभवास चढूं पाहणाऱ्या सर्व लोकांस लागू असणारे कायदे यांचें ज्ञान व मनन करून देशाचें रक्षण फौज, आरमार, वैमानिक दळ, उद्योगधंदे यांची वाढ, शेतकीची शास्त्रीय माहिती, व्यापार, परदेशांशीं दळणवळण, परदेशी राजकारण, कलाकौशल्याची वाढ इत्यादिकांवर अवलंबून असतें हें नीट समजावून घेणें व त्यासाठीं जनतेंतील थरांतून वेगवेगळ्या लोकांस वेगळाल्या भागांत तज्ज्ञ होणें अवश्य आहे. ब्रिटिश वर्चस्वानंतर हिंदुस्थानचा परदेशी व्यापार कच्च्या मालाचा वाढला असला तरी त्याचा फायदा हिंदुस्थानास न मिळतां परदेशांस व विशेषतः इंग्लंडला कसा मिळाला हें समजण्यास व संकटकाल येईपर्यंत देशी नौकानयनास हिंदुस्थान सरकारकडूनच कसा प्रतिबंध होत गेला याचें चित्र प्रत्यक्ष सरकारी रीतीनेंच प्रसिद्ध होणाऱ्या ॲसेंब्ली बजेट्समध्यें उत्तम रीतीनें रेखाटलेलें दिसतें. बॅरिस्टर एस्. एन्. हाजी यांनीं लिहिलेलें पुस्तक " नौकानयनाचें अर्थशास्त्र " (Economics of Shipping) व प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी, एम्. ए. यांनीं लिहिलेलें पुस्तक " हिंदुस्थानांतील जहाजाच्या धंद्याचा इतिहास " (A History of Indian Shipping and Maritime Activity) या पुस्तकांतहि या विषयाची मांडणी व्यवस्थित रीतीनें केलेली वाचावयास मिळते. शिवाय, शिंदे कंपनीच्या विजगापट्टम् गोदीच्या उद्घाटनप्रसंगीं या धंद्याच्या जीर्णोद्धाराचे प्रणेते वालचंद हिराचंद व माजी राष्ट्राध्यक्ष विद्वन्मुकुटमणि बाबू राजेंद्रप्रसाद यांच्या तत्प्रसंगीं झालेल्या भाषणांवरूनहि या इतिहासावर प्रकाश पडतो.

टाइम्स ऑफ इंडिया व इतर प्रकाशनसंस्था प्रसिद्ध करीत असलेल्या "दि ईअर बुक" या पुस्तकांतहि या विषयासंबंधीं बोधप्रद माहिती सांपडते. या सर्व पुस्तकांतून काढलेले उतारे व माहिती एकत्र करणें व त्याची संगतवार जुळणी करून हिन्दुस्थानच्या स्वातंत्र्योन्मुख तरुण पिढीच्या मनोभूमिकेवर भावी उत्कर्षाविषयीं महत्त्वाकांक्षा उत्पन्न करणें हा यापुढील लेखनाचा मुख्य उद्देश आहे.

मराठी ग्रंथ संग्रहालय

भाग दुसरा

हिंदुस्थानच्या नौकानयनाचे पुरावे

मागील भागांत वर्णिल्याप्रमाणें हिंदी नाविक चळवळीची व जलपर्यटनाची प्राचीन कालची माहिती उपलब्ध करून देणारे अनेक ग्रंथ आहेत. समाजाच्या संस्कृतीचा इतिहास समाजांतील नानाप्रकारच्या चळवळींची माहिती सांगत असतो. अशा ग्रंथांपैकीं "युक्तिकल्पतरु" नांवाच्या भोजराजानें लिहिलेल्या ग्रंथाची हस्तलिखित प्रत कलकत्त्यास असल्याची माहिती व तिजमधील बरेच संस्कृत उतारे प्रो. राधाकुमुद मुकर्जींच्या ग्रंथांत आहेत ते जसेच्या तसे दिले आहेत. याशिवाय इ. स. पूर्वी सुमारें ३०० वर्षांपूर्वी प्रसिद्ध असलेला सम्राट् चंद्रगुप्ताचा मुख्य मंत्रि व गुरु चाणक्य यानें लिहिलेला ग्रंथ "कौटिलीय अर्थशास्त्र" यावरून पुष्कळ माहिती उपलब्ध होते. त्यांत नौका बांधण्याची पद्धति, जाति, ठिकाण, वापरण्याचें लांकुड, बांधकाम वगैरे माहिती व्यवस्थित दिली आहे. पाण्यांतून प्रवास करण्याचें मुख्य साधन नाव हा शब्द शतपथ ब्राह्मणांत प्रथमतः मनूस सांपडलेल्या माशाचे तोंडून निघतो. यांत मनूच्या हातावर तोंड धुण्याच्या टाकलेल्या पाण्यांत एक मासा सांपडला व त्या माशानें राजास आपणांस वांचविण्याची विनंति केल्यावरून त्यास राजानें पाण्यांत घालून वाढविलें व तो जसजसा मोठा होत गेला तसतसें त्यास मोठमोठ्या भांड्यांत क्रमाक्रमानें ठेवतां अखेरीस त्यास समुद्रांत सोडून दिलें व या माशानें पुढें होणाऱ्या जलप्रलयाचें भविष्य मनूस सांगून एक नाव बांधून घेऊन तिच्या सहाय्यानें प्रलयांतून स्वतःस वांचवून घेण्याचा उपदेश केला, व नंतर प्रलयकाळीं या नावेला बांधलेला दोर प्राणदान केलेल्या माशाच्या शिंगास बांधून या नावेंतून मनूनें सर्व जग बुडून जात असतां स्वतःचा बचाव केला अशा प्रकारची ही कथा आहे. या कथेमध्यें नौकेचा उल्लेख आहे. याशिवाय ऋग्वेदांत पुढील उल्लेख आढळतो.

द्विषो नो विश्वतो मुखाति नावेव पारय ।

स नः सिन्धुमिव नावयाति वर्षा स्वस्तये ॥ ऋ० १.९७,७८.

या ऋचेचा अर्थ असाः—"सर्वत्र पाहत असणाऱ्या त्वां आमच्या शत्रूंस दुसऱ्या तीराकडे होडींतून न्यावें, व आमच्या सुखासाठीं आम्हांस समुद्रांत नावेंतून सुरक्षित पोंचवावें." यावरून प्रलयकाल म्हणजे इ. स. पूर्वी सुमारें १०,००० किंवा ८,००० वर्षे झालेल्या जलप्रलयाची आर्यांस माहिती होती असें अनुमान काढतां येतें. समुद्रांतून किंवा महापुरांतून जमिनीच्या उपलब्ध भागावर नेऊन पोंचविणाऱ्या नावा खास लहानशा होड्या नसून मोठ्या आकाराच्या विस्तीर्ण असाव्यात असा पुष्कळ विद्वानांचा तर्क आहे व याचेंच प्रमाण वर निर्दिष्ट केलेल्या कौटिलीय अर्थशास्त्रांत व युक्तिकल्पतरूंत सांपडतें. ऋग्वेदांत तुग्रानें आपला पुत्र भृज्यु यास एका दूरच्या द्वीपावर राहणाऱ्या शत्रूवर मोहीम करण्यास पाठविलें अशी कथा आहे. त्यावरून ख्रि. पू. सुमारें ५००० किंवा ६००० वर्षे म्हणजे ऋग्वेदकालीं व तत्पूर्वीहि हिन्दुस्थानांतील आर्यांस जलपर्यटन व नौकाबंधन व नौकानयन यांसंबंधीं पूर्ण माहिती होती व त्यांचें लढाऊ आरमारहि होतें हें स्पष्ट होतें. इतिहाससंशोधकांच्या प्रयत्नानें ऋग्वेदांतील व इतर वेदांतील कथांची सुसंगति व त्यांची ऐतिहासिक जुळणी शक्य झाल्यानें या सर्व गोष्टींना "भाकडकथा" किंवा कविकल्पना या सदरांत टाकणें सुसंस्कृत विचारसरणीस मान्य होण्यासारखें नाहीं. कौटिलीय नीतींतील ४९ वा अध्याय तर "नावाध्यक्ष" या नांवाचाच आहे. आरमार, समुद्रोल्लंघन, नाविक व्यापार, नौकांची बांधणी व दुरुस्ती, गोद्या वगैरे संबंधीं सर्व जबाबदारी व अधिकार ज्याच्याकडे आहेत असा अधिकारी "नावाध्यक्ष" या नांवानें संबोधला जात असे. (आजच्या भाषेंत आपण त्यास फर्स्ट लॉर्ड ऑफ अॅड्मिरॅल्टी असें म्हणतों.) या अधिकाऱ्याकडे विशिष्ट अधिकार असत. कौटिलीय अर्थशास्त्रांतील उतारा पहाः—

> "नावाध्यक्षस्समुद्रसंयान नदीमुखतर प्रचारान् देवसरो विसरो नदीतरांश्च स्थानीयादिष्ववेक्षते। तद्वेला कूलग्रामाः क्लृप्तं दद्युः। मत्स्यबंधका नौका भाटक षड्भागं दद्युः। पत्तनानुवृत्तं शुल्कभागं वणिजो दद्यु......पत्तनाध्यक्षनिबन्ध पण्यपत्तनचारित्रं नावाध्यक्षः पालयेत्।"

अर्थः—समुद्रांत, नद्यांच्या मुखांत, मोठाल्या सरोवरांत, शोण्य सरोवरांत, आणि नदींत संचार करणाऱ्या जहाजांची देखरेख "नावाध्यक्षा"नें करावी. त्याचें राहण्याचें ठिकाण बंदरांत किंवा बंदरानजीकच्या किल्ल्यांत असावें. समुद्रकिनाऱ्या-

जवळील व नदीकांठवरील गांवांनीं नावाकरतां ठराविक कर दिला पाहिजे. मासे पकडणाऱ्या कोळ्यांनीं आपल्या प्राप्तीचा सहावा हिस्सा दिला पाहिजे; बंदरांतील व्यापाऱ्यांनीं शिरस्त्याप्रमाणें पंचमांश किंवा षष्ठांश जकात दिली पाहिजे. "नावाध्यक्षा"नें बंदराच्या गांवांतील मुख्य अधिकाऱ्याचा हुकूम व व्यापारी शिरस्ता पाळला पाहिजे." याखेरीज भाषांतर केलेलाच थोडा भाग उद्धृत करतों. "वादळांत सांपडलेल्या जहाजांचा पित्याप्रमाणें परामर्ष घ्यावा, पाण्यानें खराब झालेल्या मालावरील जकात माफ करावी, किंवा फारतर अर्धीच घ्यावी....चांचे लोकांचीं जहाजें, शत्रु–देशाला जाणारीं जहाजें, व बंदराच्या गांवांतील जकात किंवा शिरस्ता चुकवून जाणारीं जहाजें नष्ट करावीं. हिंवाळ्यांत व उन्हाळ्यांत सुद्धां ज्या नद्यांना उतार नसतो अशा महानद्यांत मोठीं जहाजें चालविण्याची परवानगी द्यावी, व अशा जहाजांवर नाखवा, सुकाण्या, दोरवाला, जहाजांत सांचलेलें पाणी काढून टाकणारे कामगार असले पाहिजेत." विस्तारभयास्तव सर्वच्या सर्व भाग देत नाहीं, तरीपण वरील उताऱ्यावरून "नावाध्यक्षा"कडे सोंपविलेली कामगिरी व त्याचें नियंत्रण किती बारीकसारीक गोष्टीवर होतें हें पाहिलें म्हणजे चंद्रगुप्तकालीं व तत्पूर्वकालींहि समुद्रप्रवास व संरक्षण या बाबतींत व जकाती वगैरे उत्पन्नाच्या बाबतींत हिंदी लोक केवढे तत्पर व व्यवहारदक्ष असत व त्यांचें लक्ष किती दूरवर असे याचा उलगडा होतो. शत्रूकडून आपल्या राज्यावर आक्रमण होऊं नये किंवा आपल्या गाफीलपणाचा त्यास फायदा मिळूं नये म्हणून महानद्या व नद्यांवरील रात्रीचा प्रवासच बंद ठेवण्यांत येई. त्याचप्रमाणें शत्रूचे हेर नाना क्लृप्त्या करून आपल्या देशांत शिरूं नयेत म्हणून त्यांचे करतां कडक निर्बंध घालून ठेवून त्यांची बजावणी नावाध्यक्षाकडे सोंपविलेली असे. इतकें महत्त्व या अधिकाऱ्यास असे. सागरावर अथवा महानद्यांवर प्रवास करावयाचा म्हणजे तरणी, नावा या पाहिजेतच व त्यासाठीं त्या तयार करण्याचीं साधनें व्यवस्थित हवीं व त्यांची सांगोपांग माहितीहि अवश्यक असते. प्रवासास लागणारीं जहाजें बांधावयाचीं लांकडें उत्तम, मध्यम व कनिष्ठ दर्जाचीं असावयाचीं व त्यांच्या पक्के कच्चेपणावर प्रवास सुरक्षित किंवा घातक ठरावयाचा. वेगळ्या कार्याकरितां वेगळ्या प्रकारचीं जहाजें बांधावीं लागतात. या सर्व गोष्टींची खडान् खडा माहिती आजच्या शास्त्रनिष्णात तज्ज्ञांप्रमाणेंच प्राचीन कालच्या हिंदु लोकांस होती याविषयीं संस्कृत आधार भोजराजांनीं लिहिलेल्या पुस्तकांत आहे. वृक्षायुर्वेद (Botany) या ग्रंथांतील माहिती-

प्रमाणें लांकूड चार प्रकारचें असे व त्यास ब्राह्मण, क्षत्रिय, वैश्य व शूद्र अशीं नांवें दिलीं असत. प्रत्येक लांकडाचे गुणधर्मविशेषांचें वर्णन करून कोणत्या जातीचें झाड कोणत्या प्रकारच्या नावा बांधायाच्या कामीं आणावें याविषयीं सविस्तर माहिती या ग्रंथांमधून आढळते. लांकडाच्या जातींसंबंधाचें वर्णन पुढीलप्रमाणें आहेः—

लघु यत्कोमलं काष्ठं सुघटं ब्रह्मजाति तत् ।
दृढाङ्गं लघु यत्काष्ठमघटं क्षत्रजातिवत् ॥ १ ॥
कोमलं गुरु यत्काष्ठं वैश्यजाति तदुच्यते ।
दृढाङ्गं गुरु यत्काष्ठं शूद्रजाति तदुच्यते ॥ २ ॥

लक्षणद्वययोगेन द्विजातिः काष्ठसंग्रहः ॥

अर्थः—ब्राह्मण जातीचें लांकूड वजनानें हलकें असून त्यांत मऊपणा अधिक असतो व दुसऱ्या प्रकारच्या लांकडाशीं जुळवितां येतें, तर क्षत्रिय जातीचें लांकूड हलकें पण घट्ट असून तें दुसऱ्या लांकडाशीं जुळवितां येत नाहीं. (२) वैश्य जातीचें लांकूड वजनदार व नरम असतें व शूद्र जातीचें लांकूढ घट्ट व वजनदार असतें. (३) याखेरीज दोन जातींचे गुण मिश्रित असलेल्या जातीचे लांकडास मिश्रजाति म्हणतात.

जहाजांचे बाबतींतील तज्ज्ञ भोजाचे मतें क्षत्रिय जातीच्या लांकडाच्या नौकेपासून सुख व समृद्धि प्राप्त होते. (क्षत्रियकाष्ठैर्घटिता भोजयते सुखसंपदं नौका). पाण्याचा सुदीर्घ विस्तार असून वाहतुकीस कठिण अशा पाण्यांत क्षत्रिय जातीच्या लांकडाची नौका उपयोगांत आणावी. वेगळाल्या जातीचीं लांकडें एकत्र करून त्यांची सांगड घालून केलेली नौका सुदीर्घ काळपर्यंत टिकत नाहीं, त्यांतील प्रवास सुखकर न होतां त्यांतील लांकूड सडतें व थोडासा धक्का किंवा जोरदार लाटांचा प्रहार होतांच अशा प्रकारच्या नौकांस चिरा पडून त्यांतून आंत पाणी झिरपत जाण्याचा व त्यायोगें त्या बुडाण्याचा संभव अधिक असतो. म्हणून अशा प्रकारच्या नौका बांधूंच नयेत असा भोजराजाचा स्पष्ट निर्बंध आहे.

आधुनिक काळांत कित्येक नावा पाण्यांत पेरलेल्या सुरुंगांमुळें बुडल्याचें आपण वारंवार वाचतों. अशा प्रकारें समुद्रांत विद्युत्प्रवाही खडक असलेल्या जिनसांकडे

लोखंड ओढलें जाण्याचा संभव अधिक, अतएव नौकांना लोखंडाचें आवरणच लावूं नये असाहि निर्बंध भोजराजानें आपल्या ग्रंथांत घालून दिला आहे. यावरून प्राचीन काळीं हिंदु लोकांस या गोष्टींचें यथावत् ज्ञान होतें असें अनुमान काढणें चुकीचें होणार नाहीं. या बाबतींत भोजाचें म्हणणें असें—

न सिन्धुगाह्यार्हति लोहबन्धं तल्लोहकान्तैर्ह्रियते हि लोहम् ।
विपद्यते तेन जलेषु नौका गुणेन बंधं निजगाद भोजः ॥

अर्थः—समुद्रांतून प्रवास करणाऱ्या नौकांच्या फळ्या सांधतांना त्यांस लोखंडाच्या पट्यांनीं किंवा खिळ्यांनीं जोडूं नये अथवा सांधूं नये. कारण समुद्रान्तर्गत असणाऱ्या लोहचुंबकमय खडकांचा त्यांशीं संबंध येणें फार संभवनीय असतें व तसें झाल्यास नौकांवर बुडण्याची आपत्ति कोसळण्याचा अधिक संभव असतो. यासाठीं जुन्या नौकांचे सांधे विशिष्ट प्रकारच्या जोडपदार्थांनीं जोडलेले असत. यासाठीं इ. स. बाराव्या शतकांतील प्रवासी Marco Polo नें उत्तम साक्ष दिली आहे. तो लिहितोः— The ships are all double-planked. These are caulked together with Oakum both within and without. They are un-coated with pitch......but the bottoms are smeared over with the following preparations. The people take quick-lime and hemp, which latter they cut small and with these when pounded together they mix oil procured from a certain tree, making of the whole a kind of unguent which retains its viscous properties more firmly and is a better material than pitch. (Page 322, Travel and Topography by Marco Polo, Everyman's Library Series, Dec. 1907)

" जहाजांना जोडफळ्या लावलेल्या असून त्यांस आंतून बाहेरून सण हा पदार्थ लावून जोडलेलें असतें. त्यावर डांबरी पदार्थ (युरपमधील जहाजांच्या बांधणी-प्रमाणें) न फासतां पुढील रोंगण फासतात. हे लोक अंबाडी व कळीचा चुना एकत्र करून चांगला कुटून एकजीव करतात व नंतर त्यांत एका विशिष्ट झाडाचें तेल घालून त्याचें एक प्रकारचें रोंगण तयार करतात. हें डामरापेक्षां अधिक घट्ट व चिवट असतें. " भोजानें सांगितलेल्या लांकडांच्या चार जातींखेरीज " युक्तिकल्पतरु " या ग्रंथांतहि विशिष्ट प्रकारचें वर्णन नौकांच्या लांकडाचें केलेलें

आढळतें. त्यांत नौकांचे वेगवेगळे प्रकारहि वर्णिले आहेत. नौका नदीवर, समुद्रावर अथवा छोट्या सफरीकरतां उपयोगांत आणावयाच्या, त्याप्रमाणें त्यांचा आकार, बांधणी व विस्तार असावयाचा. या वर्णनांत प्रथमतः नौकांचे मुख्य दोन प्रकार (१) सामान्य व (२) विशेष. "सामान्यश्च विशेषश्च नौकाया लक्षणं द्वयम्" या द्विजातीय नौकांचे विशिष्ट प्रकार १० आहेत. त्यांचीं नांवें, रुंदी, लांबी व उंची पुढें दिल्याप्रमाणें आहे.

(१) सामान्य नौका

नांव	लांबी (क्युबिट)	रुंदी (क्युबिट)	उंची (क्युबिट)
१ क्षुद्रा	१६	४	४
२ मध्यमा	२४	१२	८
३ भीमा	४०	२०	२०
४ चपला	४८	२४	२४
५ पटला	६४	३२	३२
६ भया	७२	३६	३६
७ दीर्घा	८८	४४	४४
८ पत्रपुटा	९६	४८	४८
९ गर्भरा	११२	५६	५६
१० मन्थरा	१२०	६०	६०

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी यांच्या ग्रंथावरून.)

यांपैकीं भीमा, भया व गर्भरा यांचा प्रवास सुखकर नसतो असें सांगितलें आहे, कारण त्यांच्या लांबी, रुंदी व उंचीच्या प्रमाणामुळें या नौका पाण्याच्या पृष्ठभागावर तितक्या समतोल रहात नसव्या. वरील सामान्य जातीच्या नौका नदी व इतर जलमार्गावरून वाहतुकीसाठीं उपयोगांत आणीत व समुद्रावरील पर्यटनासाठीं पाठविण्यांत येणाऱ्या नौकांस विशेष हें नांव दिलें जाई. "विशेष" वर्गातील नौकांचेहि दहा प्रकार आहेत.

१ विशेष नौका

दीर्घा	लांब ४२	रुंदी ५$\frac{१}{२}$	उंच ४$\frac{१}{५}$
नांव	लांबी	रुंदी	उंची
१ दीर्घिका	३२	४	३$\frac{१}{५}$
२ तरणी	४८	६	४$\frac{१}{५}$
३ लोला	६४	८	६$\frac{२}{५}$
४ गत्वरा	८०	१०	८
५ गामिनी	९६	१२	९$\frac{३}{५}$
६ तरि	११२	१४	११$\frac{१}{५}$
७ जंघाला	१२८	१६	१२$\frac{४}{५}$
८ प्लाविनी	१४४	१८	१४$\frac{२}{५}$
९ धारिणी	१६०	२०	१६
१० वेगिनी	१७६	२२	१७$\frac{३}{५}$

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी यांच्या ग्रंथावरून.)

" विशेष नौका जातीचे दोन प्रकार असून या सर्व नौका समुद्रावर संचार करणाऱ्या असत. ते प्रकार म्हणजे (१) दीर्घा व (२) उन्नता. यांपैकीं दीर्घा जातीच्या नौकांचे दहा प्रकार वर सांगितले असून या नावांचा विशेष म्हणजे त्यांची लांबी हा असे. " उन्नता " जातीच्या नौकेचे पांच प्रकार असून त्यांचा विशेष म्हणजे त्यांची उंची हा होय. त्यांचे प्रकार असेः—

(२) उन्नता नौका

प्रकार	लांबी	रुंदी	उंची
१ ऊर्ध्वा	३२	१६	१६
२ अनूर्ध्वा	४८	२४	२४
३ स्वर्णमुखी	६४	३२	३२
४ गर्भिणी	८०	४०	४०
५ मंथरा	९६	४८	४८

या दोन्ही समुद्रावरील जातींतील "विशिष्ट" नौकाप्रकारांतील दुःखद होणाऱ्या नौका दीर्घा जातीपैकीं लोला, गामिनी व प्लाविनी या असून उन्नतापैकीं अनूर्ध्वा, गर्भिणी आणि मंथरा या फारशा सुखावह नसत, तथापि ऊर्ध्वा जातीच्या नौकांनीं राजांस फार फार फायदा होतो असेंहि म्हटलें आहे. त्याचीं कारणें मात्र दिलीं नाहींत.

याप्रमाणें "युक्तिकल्पतरू" मध्यें जहाजांचे प्रकार दिले असून त्याशिवाय या नौका कशा शृंगाराव्या व त्यांत सुखसोयी कशा कराव्या याचेंहि सुरेख वर्णन आढळतें. सुंदर सजावटी नौका तयार करण्यासाठीं चार प्रकारचे रंग व चार प्रकारचे धातु वापरीत. ते सोनें, रुपें, तांबें या तिहींचा मिळून बनविलेला मिश्र धातु. वेगळाल्या प्रकारच्या नौकांस वेगळाले रंग दिले असत व त्यावरून वेगानें जाणाऱ्या गलबताची जात सहज ओळखतां येत असे. चार डोलकाठ्यांच्या नावेस शुभ्र रंग; तर तीन डोलकाठ्यांच्या नौकेस तांबडा; दोन डोलकाठ्यांच्या नावेस पिंवळा व एका डोलकाठीच्या नौकेस निळा रंग दिला जाई. गलबताची नाळ किंवा पुढच्या भागास तऱ्हेतऱ्हेचे आकार दिले जात असत, व त्यांत विशेषतः सिंह, म्हैस, सर्प, हत्ती, वाघ, पक्षी (बदक, मोर, पोपट), बेडूक व कित्येकदां मनुष्य यांच्या तोंडाचा आकार दिला जाई, व त्यांतच त्यावेळच्या सुतारांनीं व खोदकाम करणाऱ्या शिल्पकारांनीं आपली कारागिरी (कला) प्रकट करावी. या तोंडाभोंवतीं मोती किंवा सोन्याच्या माळाहि लटकाविल्या असत. याप्रमाणें लांबी, रुंदी, उंची व आकार यांचा विचार येथवर झाल्यावर मग सहजच प्रवाशांची निजण्या-बसण्याची सोय काय हा विचार पुढें येतो. ज्यास आज "केबिन्स" म्हणतात त्यांचा विस्तार केवढा असावा, व या खोल्या नौकेच्या ज्या भागावर असतील त्याप्रमाणें त्यांची उपयुक्तता कमीअधिक ठरे. याबद्दल मुख्यतः तीन प्रकारच्या खोल्या किंवा पडचाळ असणाऱ्या नावा असत. (१) सर्वमंदिरा (२) मध्य-मंदिरा (३) अग्रमंदिरा. हे ते तीन प्रकार होत. "सर्वतो मंदिरं यत्र सा ज्ञेया सर्वमंदिरा" म्हणजे ज्या नौकेंत एका टोंकापासून दुसऱ्या टोंकापर्यंत विस्तीर्ण खोली असे तिला ही संज्ञा असे. या नौकेंत राजाचा खजीना, राजस्त्रिया व अश्व यांची सोय असे. याशिवाय ज्या नौकेच्या मध्य भागावरच मंदिरें असत त्यास "मध्यमंदिरा" हें नांव असे. या जातीच्या नौकांमधून राजेलोक खुषीच्या सफरीकरतां जात असत, व यांचा उपयोग पर्जन्यकाळींहि होई. तिसऱ्या प्रकारांत फक्त समोरच्या भागावरच मंदिर असे म्हणून त्या नावेस "अग्रमंदिरा" म्हणत.

या जातीच्या नावा सागरावरील लांबचे प्रवास व जलयुद्धें या कामीं आणल्या जात. "अग्रतो मंदिरं यत्र सा ज्ञेया त्वग्रमंदिरा। चिरप्रवासयात्रायां रणे काले धनात्यये॥" यावरून "अग्रमंदिरा" नौका बहुधा आरमारांत वापरत असावेत असें अनुमान काढतां येतें. तुग्रानें आपल्या मुलास अशा प्रकारच्या "अग्रमंदिरा" नौकेंतून दूरच्या शत्रूच्या द्वीपावर युद्धार्थ पाठविलें होतें व या नौकांना शेवटीं जलसमाधि मिळून शंभर वल्ह्यांनीं वल्हविल्या जाणाऱ्या अश्विनौ देवांच्या नौकेनें तुग्राच्या भृज्युनामक मुलाची व त्याच्या सैन्याची सुटका केली असा वृत्तान्त ऋग्वेदांत सांपडतो. त्याचप्रमाणें पांडवांचा नाश करण्यास सदैव उद्युक्त असणाऱ्या कौरव राजपुत्रांनीं योजिलेल्या घातापासून विदुरानें अशाच "अग्रमंदिरा" नौकेंतून पांडवांस वांचविलें असें महाभारताच्या आदिपर्वांत वर्णन आढळतें.

ततः प्रवासितो विद्वान् विदुरेण नरस्तदा।
पार्थानां दर्शयामास मनो मारुतगामिनीम्॥
सर्ववातसहां नावं यन्त्रयुक्तां पताकिनीम्।
शिवे भागीरथीतीरे नरैर्विश्रम्भिभिः कृताम्॥ महाभारत आदिपर्व.

महाभारतकालापूर्वी रामायणकालींहि शत्रूला रोखून धरण्याकरितां कैवर्तांना ५०० नौका एकत्र करण्यास सांगितलें होतें असें वर्णन अयोध्याकाण्डांत आहेः—

नावां शतानां पंचानां कैवर्तानां शतं शतम्।
सन्नद्धानां तथा यूनां तिष्ठन्त्वित्यभ्यचोदयत्॥ अयोध्याकाण्ड.

श्रीरामाचा पूर्वज रघुराजा यानें पृथ्वी जिंकतांना वङ्ग प्रदेशावर स्वारी केली त्यास वङ्गदेशीय वीरांनीं विरोध वरील तऱ्हेच्या नौकांतून केला व रघुराजानें गंगातीरावरील बेटावर आपली ध्वजा रोवून नंतर आपल्या देशास प्रयाण केलें असें कालिदासानें आपल्या "रघुवंशां"त वर्णन केलें आहे.

वरील प्रमाणें संस्कृत वाङ्मयांतील उताऱ्यांवरून हिंदवासीयांची नौकानयनांत व त्या शास्त्राच्या शाखोपशाखांत केवढी प्रगति झाली होती हें कळतें. याशिवाय पाली भाषेंतील ग्रंथांवरून नौकांची लांबी, रुंदी, उंची वगैरेंचें वर्णन नसलें तरी त्यांत किती प्रवासीं समावूं शकत याचा उल्लेख असल्यानें नौकांच्या विस्ताराचा अंदाज करतां येतो. बंगालचा राजा सिंहबाहु यानें आपला मुलगा विजय यास आपल्या

७०० अनुयायांसह नौकांतून परदेशास पाठविलें व तो प्रवास करीत सिंहलद्वीपास गेला असा वृत्तान्त एके जागीं आढळतो. त्याचप्रमाणें या सर्व सातशें माणसांचीं कुटुंबें मुलामाणसांसहित इतर मोठ्या नौकांतून पाठविलीं असाहि उल्लेख येतो. विजय राजकुमार सिंहलद्वीपांत राहिल्यावर त्याची विवाहित स्त्री पांड्य देशाची राजकन्या व तिचा परिवार यांनीं सिंहलद्वीपास (सीलोन) जातांना ज्या नौकेनें प्रवास केला ती प्रचण्ड असून तिच्यांत कमींत कमी ८०० जणांनीं तरी प्रवास केला असें वर्णन आहे. याशिवाय "जनकजातकां"त ७०० प्रवासी असलेली एक नौका समुद्रांत बुडाल्याची कथा आहे. भडोचपासून सुप्पारक बोधिसत्वानें ७०० व्यापाऱ्यांसह समुद्रपर्यटन केलें असा उल्लेख एके ठिकाणीं आहे. "वल्हास-जातकां"त ५०० व्यापारी आंत असलेल्या एका नौकेस जलसमाधि मिळाली व हे मृत व्यापारी समुद्रकिनाऱ्यावर लाटांतून येऊन पडले असेंहि वर्णन आहे. हार्डीनें लिहिलेल्या "मॅन्युअल ऑफ बुद्धिझम्" नांवाच्या पुस्तकांत सुप्पारकांतील व्यापारी पन्नाबंधूंबरोबर ज्या होडींत बसून प्रवासास गेले तींत ३०० प्रवासी असून शिवाय नौका बांधण्याचे लांकडी तक्ते ठेवण्यासाठींहि मुबलक जागा तींत होती असा लेख आहे. याशिवाय गंगासागरांतून ब्रह्मी व्यापारीबंधु तपूसा व पालाखेर यांनीं ज्या नौकांनीं प्रवास केला त्यांत नौकांतील पूर्वीचें सामान असूनहि पांचशें गाड्यांतून वाहून नेतां येईल इतका माल आपल्या बरोबर नेला असें वर्णन दिलें असून, दुसऱ्या एका ठिकाणीं भागलपुराहून महाजनक जात याचा राजपुत्र इतर व्यापाऱ्यांसह स्वर्णभूमीला ज्या नौकेंतून गेला तींत सात लमाणांचे तांडे व त्यांचे पशु होते असें लिहिलें आहे. राजा दन्तकुमार व त्याची राजपत्नी ताम्रलिप्तास पोंचल्यावर तेथून ज्या नौकेंतून त्यांनीं प्रवास केला तिचें वर्णन असें आहे:— "A vessel bound for Ceylon firmly constructed with planks, sewed together with ropes, having a well-rigged lofty mast, with spacious sail and commanded by a skilful navigator on the point of departure." याशिवाय असे अनेक आधार देतां येण्यासारखे आहेत, परंतु त्या सर्वांचा एकच अर्थ व तो हा कीं, प्राचीन हिंदुस्थानांतील लोक सागरावर प्रभुत्व गाजवीत, मोठ्या नांवांतून व्यापार करीत, व ३००, ५००, ७०० असे प्रवासी ज्यांत समावतील अशा मोठाल्या नौका तयार करीत. त्यांची बांधणी सुबक असून सांधे घट्ट व मजबूत व पाण्यास दाद न देणारे असत व त्यांवरील नौकाधिकारी यांस जलपर्यटनाची पूर्ण माहिती

होती. समुद्रोल्लंघन करणें "अधर्म्य" मानत नव्हते. समुद्रोल्लंघन करण्यास लागणारी धडाडी व महत्त्वाकांक्षा, त्याचप्रमाणें साहसी वृत्ति व जीवाचा धडा हे गुण त्यांच्या ठिकाणीं असत. समुद्रोल्लंघन त्यांना "अधर्म्य" वाटतें तर त्यांनीं या धंद्याचा व कलेचा इतका परिपोष केला नसता. कोणत्याहि शास्त्रकारांनीं किंवा स्मृतिकारांनीं समुद्रोल्लंघनाचा निषेध केलेला आढळत नाहीं. राजेलोक समुद्रावरून जाण्याकरितां लढाऊ आरमारेंहि बाळगत—असल्या गोष्टी प्राचीन वाङ्मयांतून आढळतात.

भाग तिसरा.

हिंदुस्थानचे सागरवर्चस्वाचे इतर पुरावे.

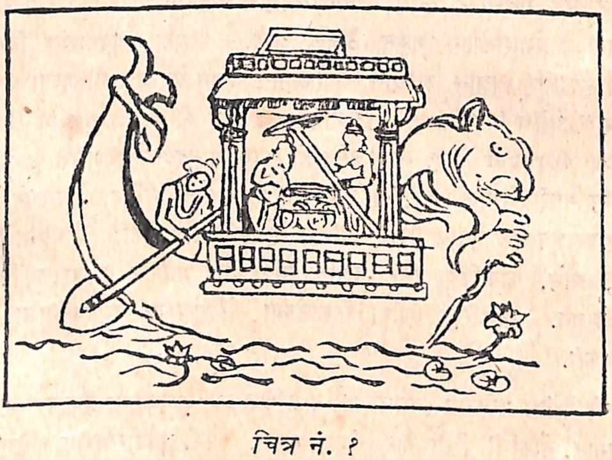
संस्कृत व पाली वाङ्मयांतून नौकांसंबंधीं माहिती कशी मिळूं शकते याचें विवरण मागील प्रकरणांत केल्यावर त्यास पोषक असे इतर पुरावे जे सांपडतात त्यांत हिंदु शिल्प, नाणीं व चित्रकला या सदरांतून अनेक सांपडतात. त्यांचा आतां संक्षेपतः परामर्ष घेऊं.

चित्रकला व खोदकाम हीं हिंदुस्थानांत आज सर्वत्र विखुरलेलीं सांपडूं शकतात. त्याचप्रमाणें कोरीव लेणीं व उभारलेले स्तूप व जयस्तंभ यांच्यावरील लिखाणें व ताम्रपट यांवरूनहि हिंदु लोकांच्या प्राचीन नौकानयनकलेबद्दल खात्री पटूं शकते. कोणत्याहि संस्कृतीचें द्योतक त्यांत तयार झालेलें साहित्य, तसेंच चित्रकला, मूर्तिकला, चित्रकलामंदिरें इत्यादिकांत सांपडतें व त्या दृष्टीनेंहि या गोष्टीचा विचार केला पाहिजे. व्हिस डेव्हिड्, व्हिन्सेन्ट स्मिथ, कनिंगहॅम प्रभृति लेखकांनीं या बाबतींत फार प्रचण्ड संशोधन व प्रकाशनकार्य करून ठेविलें आहे. प्रत्यक्ष व्यवहारांत दिसणाऱ्या गोष्टींचें रूपान्तर चित्रांत, काव्यांत, खोदकामांत दिसून येतें व अशा जुन्या अवशेषांस "सुंदर" असेंच नांव मिळतें. इंग्रजींत म्हण आहे कीं A thing of Beauty is Joy forever [म्ह. सुंदर वस्तु ही सदैव आनंददायीच असते]. याप्रमाणें आपणांस सांची येथील स्तूप, पुरी येथील जगन्नाथाचें मंदिर, भुवनेश्वर येथील बिंदुसरोवराजवळील वेताळ मंदिर, अजिंठा येथील कोरीव लेणीं, त्याचप्रमाणें जावा, सयाम, चीन, कांबोडिया वगैरे देशांत सांपडणारे अवशेष हीं वरील विधानास पुष्टीच देतात. याकरितां एकेका ठिकाणच्या मंदिरावरील खोदकामाचा आपण विचार करूं.

सांची येथील पहिल्या स्तूपास पूर्व व पश्चिम द्वार असून या द्वारांवर असलेल्या खोदकामांत नौकांचीं चित्रें फार सुंदर आहेत. पैकीं पूर्वद्वारावरील चित्रांत एक होडी असून तिजवर वल्हवणारे व दोन पूजक आहेत, आणि तिसरा नदीचे कांठीं

उभे राहिलेल्या दुसऱ्या तपस्व्याकडे पाहत आहे, व ही नौका पाण्यांतून परतीरास जात आहे असा देखावा दिसतो. या स्तूपाचा काल इ. स. पूर्वी दुसऱ्या शतकांतील असावा असें तज्ज्ञांचें मत आहे.

यानंतर पश्चिम द्वारावरील खोदकामांत पाण्यांत उभी असलेली एक नाव असून तिच्या पुढच्या भागावर बदकाचें तोंड आहे व मागच्या भागास माशाच्या शेपटीचा आकार दिला आहे. यांत मधल्या बाजूस मंडप असून त्याच्या आंत एक सिंहासन आहे व त्याच्या शेजारीं दोन परिचारक, एकाचे हातीं छत्र व दुसऱ्याच्या हातांत चामर असलेले, असे उभे आहेत असें दृश्य दिसतें. ही होडी वल्हवीत असलेला एक माणूसहि त्या ठिकाणीं कोरलेला दिसतो. याशिवाय पाण्यांत डुंबणारीं पांच माणसें असून तीं नौकेंतील लोकांना आपणांस वांचविण्याची प्रार्थना करीत आहेत असें दिसतें, असें प्रो. मुकर्जी आपल्या ग्रंथांत म्हणतात. या चित्राकडे नीट लक्ष दिल्यास त्यांत एक प्रकारचा सांस्कृतिक इतिहास व विशिष्ट कालांतील घटना ग्रथित केली आहे असें दिसतें. इ. स. पूर्वी ५०० वर्षीपूर्वी गौतमबुद्धानें हिंदुस्थानांत नवीन धर्माची प्रतिष्ठा केली व आपले शिष्य गांवोगांवीं पाठवून त्याचा प्रसार केला. त्याचपैकीं एखाद्या प्रसंगास अनुलक्षून हें चित्र असावें.



चित्र नं. १

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जींच्या पुस्तकावरून)

यानंतरच्या कालांतील अवशेष म्हणजे कान्हेरीचीं कोरीवलेणीं होत. हीं मुंबईच्याजवळ असल्यानें होडींतून जाऊन आज कोणासहि पहावयास मिळतात. हीं लेणीं इ. स. च्या दुसऱ्या शतकांतील आंध्रभृत्य राजांनीं कोरलीं असावीं व तीं शातवाहन राजा वसिष्ठीपुत्र (इ. स. १३३ ते १६२) व गौतमीपुत्र (इ. स. १७७ ते १९६) यांच्या कारकीर्दींत खोदून तयार झालीं असावीं असें तज्ज्ञांचें मत आहे. या खोदीव कामांत एका चित्रांत नौका उलटली असून दोन माणसें बुडत आहेत व त्यांना वांचविण्याकरितां पद्मपाणिदेव माणसें पाठवितो असा आशय आहे असें बॉंबे गॅझीटीअरमध्यें भाग १४ पान १६५ वर लिहिलें आहे. याचप्रमाणें जगन्नाथपुरीच्या मंदिरावरील कोरीव भागांत एक राजनौकेचें चित्र असून तिच्यांत मध्यावर बसलेलें एक माणसाचें चित्र आहे, व बरेचसे नावाडी आपलीं वल्हीं जोरजोरानें चालवून नावेस गति देताहेत असें दृश्य आहे. या वल्ह्यांनीं पाण्यास दिलेली गति व तिजमुळें उत्पन्न झालेल्या लाटा यांचें प्रदर्शनहि चित्रांत सुंदर केलें आहे. कांहीं तज्ज्ञांच्या मतें हें पूर्वकालीन जीवनाचें रेखीव चित्र आहे, तर कांहींच्या मतें वासुदेवानें नुकत्याच जन्मलेल्या श्रीकृष्णास यमुनापार कसें नेलें याचें हें चित्रित वर्णन आहे. या चित्रांतील नौका मागें वर्णिलेल्या "मध्यमंदिरा" वर्गाच्या असाव्या असा प्रो. मुकर्जी यांचा कयास आहे.

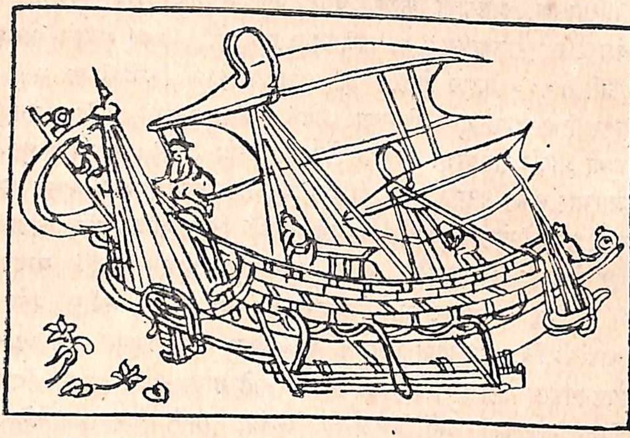
अजिंठा येथील कोरीव लेणीं पाहिल्यास त्यांतील इ. स. पूर्वींचे दुसऱ्या शतकांतील कांहीं असावींत असा तज्ज्ञांचा अंदाज आहे. या लेण्यांतहि नौका, त्यांचा प्रवास, व वल्हवणें या क्रिया दिसतात. जे. ग्रिफिथ् यानें बुद्धकालांतील कोरीव लेण्यांवर एक ग्रंथ लिहिला असून त्यांची त्यानें मुक्तकंठानें प्रशंसा केलेली आढळते. हें लेणीं खोदण्याचें काम इ. स. पूर्वी २०० ते जवळ जवळ इ. स. ७–८ व्या शतकापर्यंत म्हणजे जवळ जवळ १००० वर्षें तरी चाललें होतें व अशीं दूरवर प्रदेशांत हीं लेणीं कोरतांना उष्णतामान व इतर अनेक अडचणींना तोंड देऊन सातत्यानें आपलें काम करीत राहणें हा भारतीयांच्या अंगचा विशेष गुण पूर्णपणें दृष्टीस पडतो, व हाच त्यांचा प्राचीन स्वभावविशेष (Genius) होय असें या ग्रंथकाराचें मत आहे. ख्रिस्तशकापूर्वीं दोनशें शतककालीं दक्षिणेंत सातवाहन उर्फ शालिवाहन किंवा आंध्रभृत्य या वंशाचे राजे राज्य करीत असून त्यांच्या कालीं बुद्धभिक्षु धर्मप्रसारार्थ इकडे आले व अरण्यांत असल्या गुहा खोदून ते उपासना करीत असत असें इतिहास कथन करतो. या गुहांपैकीं नं. १ ते नं. ५ ह्या गुहा

आधुनिक म्ह. ख्रिस्ती शतकांतील असून नं. ८, ९, १०, १२ व १३ ह्यां ख्रिस्तपूर्व दुसऱ्या शतकांतील आहेत असें तज्ज्ञ सांगतात. इ. स. ७५ वर्षी जावाकडे आंध्रभृत्य राजांच्या कारकीर्दीत वसाहतीसाठीं अनेक हिंदु लोक नौकानयनाच्या सहाय्यानें परदेशांत गेले व तेथें जाऊन त्यांनीं आपली संस्कृति व व्यापार यांचा प्रसार केला. हें कार्य जवळ जवळ इ. स. ७ व्या शतकापर्यंत चालू होतें याबद्दल इतिहासांत विपुल पुरावा आहे. या गुहांपैकीं नं. २ च्या गुहेमध्यें नौकांचीं चित्रें काढलीं आहेत व त्यांचा काल इ. स. ५२५ ते ६५० असून त्या कालांतील घडामोडींचें प्रतिबिम्ब या चित्रांतून वठविलेलें दिसतें. त्यांत समुद्रावरील पर्यटनाचा देखावा आहे. या कालांत हिंदु राजांनीं आपले व्यापारी व संस्कृतिप्रचारक लोक जावा, सयाम, चीन, कांबोडिया, जपानमध्यें पाठविले त्यांचीं चित्रें सहजरीत्या काढलीं गेलीं. सम्राट् गुप्तांचें राज्य मोडकळीस आल्यावर हिंदुस्थानची सत्ता उत्तरेस कनोजचा हर्षवर्धन राजा व दक्षिणेस महाराष्ट्राचा पुलकेशी या दोन सम्राटांत वांटली गेली होती. या दोन्ही सम्राटांचा परदेशाशीं प्रचण्ड व्यापार असे. महाराष्ट्र सम्राट् पुलकेशी याची ख्याति फार दूरवर पसरलेली असून त्याचे दरबारीं इराणचा राजा दुसरा खुश्रु यानें आपला वकील पाठविला होता असें व्हिन्सेन्ट स्मिथनें लिहिलें आहे. या वेळचा काळ म्हणजे हिंदूंच्या पूर्ण वैभवाचा काळ असून पुलकेशी राजानें आपलें आरमारहि प्रचण्ड प्रमाणावर वाढविलें होतें व त्यानें पश्चिम किनाऱ्यावरील पुरी बंदरावर हल्ला चढवून तें हस्तगत केलें होतें असें डॉ. भांडरकरांनीं आपल्या "दक्षिण हिंदुस्थानचा इतिहास" या पुस्तकांत नमूद केलें आहे. यांपैकीं एका चित्रांत जहाजाला उंच नाळ व वराम असून त्याला तीन डोलकाठ्या व तीन शिडें लावलेलीं आहेत व उत्तम सुकाणूहि असून पोगींत (JIB) वाराहि पूर्ण भरला आहे असें दृश्य आहे. या जहाजावर नक्षीकाम भरपूर आहे व त्यास अनेक बारी आहेत. या नौकेकडे पाहतां ती "अग्रमंदिरा" जातीची असावी असें दिसतें. याचप्रमाणें दुसऱ्या चित्रांत सम्राटाची विहार–नौका दिसते. इच्यांत वल्हवणाऱ्या नावाड्यास एका टोंकास शिडीप्रमाणें उंच बसावयाची जागा केलेली दिसते; व मध्यभागावर चारखांबी मंडप असून त्यापुढें एक छत्रभर बसला आहे. त्याच्या हातांत राजछत्र दिसतें. मध्यावर राजा व राजस्त्रिया बसलेल्या दिसतात. ही नौका "मध्यमंदिरा" जातीची असावी. "युक्तिकल्पतरू" मधील वर्णनाशीं ती जुळते. याशिवाय एका गुहेंत

बंगालचा राजपुत्र विजय याच्या हद्दपारीच्या वेळचा देखावा आहे. त्याच्याबरोबर त्याचे पारिपार्श्वक, अनुयायी कुटुंबें, वगैरे परिवार गेला होता. याचें वर्णन "महावंश" व "राजवलीय" या पालीग्रंथांत सांपडतें. विजय राजाचे आरमारांत कमींत कमी १५०० माणसें होतीं. हा सबंध काफिला कित्येकांच्या मतें गंगा-सागरावरून सिंहलद्वीपाच्या दक्षिणेच्या कडेनें लंकेंत उतरला. विजयराजपुत्रानें या ठिकाणीं आपलें राजघराणें स्थापन केलें. अशा प्रकारें हिंदुस्थानांतून एक प्रचंड आरमार लंकेंत उतरून त्यानें तो देश हिंदु साम्राज्यांत सामील करून घेतला. या स्फूर्तिदायक गोष्टीचें कौतुक म्हणून त्याचें चित्र खोदकामांत काढण्याची स्फूर्ति ह्या वेळच्या शिल्पकारांस झाली असल्यास आश्चर्य नाहीं. याचबरोबर पुलकेशी या महाराष्ट्रसम्राटाच्या दरबारांत इराणचा वकील भेटीस येतो त्या वेळचें काढलेलें चित्र या लेण्यांत दिसतें व यावरून या लेण्यांत जुना इतिहास कसा स्पष्ट मांडला गेला व तो कसा विश्वसनीय आहे याची खात्री पटते. ग्रिफिथनें वरील विजय राजपुत्रानें लंका जिंकली त्या वेळच्या चित्राचें सुंदर वर्णन केलें आहे. या चित्रांत समुद्रांत आरमार असून वेगळाल्या नौकांतून सैनिक अनुयायी, राजपुत्र व त्याचा लवाजमा असून त्यांनीं बाण कसे सोडले व त्यावेळीं युद्ध रंगांत आलें असतां हत्ती आपली सोंड कशी हालवितात वगैरे प्रसंग फार मनोवेधकपणें चित्रित केले आहेत. सैनिकांपैकीं कांहीं जणांच्या हातांत ध्वज व पताका असून कांहीं जण भाले, तर कांहीं जण ढालतलवार घेतलेले दिसतात. हा प्रसंग इ. स. पूर्वी ५४३ वर्षीं झाला असा इतिहास आहे.

हिंदुस्थानांतील लेणीं व खोदकाम यांत अशा प्रकारचीं ऐतिहासिक पुराव्याचीं चित्रें अनेक सांपडतात. याचप्रमाणें जावामधील बोरुबुदुरच्या मंदिरांतील शिल्प-कामांतहि असेच इतर प्रसंग वर्णिलेले आहेत. हिंदु संस्कृतीचा प्रसार ज्या ज्या देशांत झाला त्यांत म्हणजे मलाया, सयाम, जावा, सेलिबिस, सुमात्रा, बोर्निओ आदि पॅसिफिक महासागरांतील बेटांवर जे अवशेष सांपडतात त्यांवरून प्राचीन कालच्या हिंदु वैभवाची पूर्ण कल्पना येते. या वेळचा इतिहास चित्ररूपानें तेथील मंदिरांत दिसतो. त्यांतील मुख्यतः बोरोबुदुर (जावा बेटावरील) येथील देवालयांतील चित्रांपैकीं एकांत तेथें जाणाऱ्या हिंदूंचे नावेंतील प्रवासदृश्य दाखविलेलें दिसतें. इ. बी. हॅवेल नामक एका पाश्चिमात्य लेखकानें या चित्राविषयीं आपल्या "इंडियन स्कल्पटर अँड पेंटिंग" नांवाच्या पुस्तकांत विशेष माहिती दिली आहे.

तिचा कामापुरता सारांश असा कीं:—"या जहाजाची बांधणी व सजावट सुंदर



चित्र नं. २ दीर्घा (बोरुबुदुर) (पान २७ ओळ ६)
(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जींच्या पुस्तकावरून)

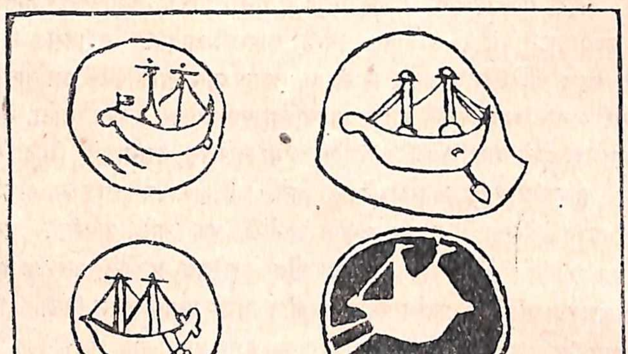
असून तो एक चित्राचा अप्रतिम मासला आहे. त्यांत गुजराथचा राजा व त्याचे अनुयायांस हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्यावरून जावाकडे जातांना केवढा त्रास पडला असेल याची कल्पना मूर्तिमंतपणें डोळ्यासमोर उभी ठाकते. याच जहाजाबरोबर इतर नावा असून त्यांना समुद्रांतील प्रचण्ड लाटांतून वल्हवून सुरक्षितपणें नेतांना नाविकांनीं आपलें कौशल्य, पराक्रम व कला कशीं प्रकट केलीं याचें हुबेहुब प्रतिबिंब या चित्रांत वठविण्यांत आलें आहे. यांतच शिडें बंद करून होड्यांना स्थिर करण्यासाठीं नांगर टाकण्याचेंहि दृश्य येथें दिसतें. या चित्राकडे पाहून हिंदुस्थानांतून जावाकडे इ. स. सहाव्या शतकांत व पहिल्या तीन शतकांत हिंदु लोक गेले तो देखावा स्पष्टपणें मनापुढें उभा राहतो! नौकांच्या मागच्या बाजूवर मोठें जहाज फुटल्यास बचावासाठीं आधुनिक काळीं असणाऱ्या लहान बोटी त्या काळींहि बांधण्याची वहिवाट होती हें स्पष्ट दिसतें. निकोलो काँटीनें या नौकेचें केलेलें वर्णन पंधराव्या शतकांतील नौकेच्या वर्णनाशीं जुळतें. काँटी म्हणतो कीं, पाश्चिमात्यांच्या जहाजांहून मोठीं जहाजें त्या वेळचे हिंदुस्थानांतील लोक तयार करीत असत व त्यांत २००० दारूचीं मोठालीं पिपें राहूं शकतील इतकें वजन वाहून

नेण्याची शक्ति त्यांस असे. त्यांस पुष्कळ डोलकाठ्या व पांच शिडें असत. खालच्या बाजूस तीन तीन फळ्या बांधत, व त्यामुळें समुद्रावरील वादळाचा त्रास कमी होई. शिवाय कांहीं जहाजांची घडण अशा प्रकारची ठेवलेली असे कीं, गलबताची एकीकडची बाजू दुखावली असली तरी दुसऱ्या शाबूत असलेल्या बाजूच्या जोरावर सफर पार पाडतां येई. बोरुबुदुरच्या चित्रांतील जहाजें दोन प्रकारचीं आहेत. पहिल्या प्रकारांत गलबताची लांबीरुंदी सुदीर्घ असून त्याची उंची त्या मानानें कमी असते, व दुसऱ्या प्रकारांत लांबीरुंदीच्या मानानें नौकेची उंची अधिक असते. या दुसऱ्या प्रकारच्या नौकांना तोल संभाळणें कठिण जातें व म्हणून तोल संभाळण्यासाठीं त्यांस उलंडी लावणें अवश्यक असतें. उलंडी म्हणजे होडीला नीट वजन राहून ती फार डुलूं नये म्हणून तिचेभोंवतीं लांब दांड्यांना लावलेल्या फळ्या. हिंदी शिल्पकारांनीं नौका समुद्र व नद्या यांपैकीं कशावरून जात आहे हें समजण्यासाठीं विशिष्ट सांकेतिक चिन्हें वापरलीं आहेत. नदीवरील नौकेच्या चित्रांत बहुधा नौकेभोंवतीं कमळें व लहान लहान मासे दाखविलेले असतात; तर समुद्रावरील नौकांच्या चित्रांत बहुधा पाण्याच्या पृष्ठभागावर प्रचण्ड लाटा, मगर व मोठे मासे हीं दृश्यें दाखविलेलीं असतात. या नौकेवर वरामाकडे (म्ह. मागचे बाजूवर) होकायंत्राचीहि व्यवस्था केलेली असे. हें होकायंत्र आजच्या होकायंत्रा-सारखें नसून लोखंडाचा मत्स्य तरंगत असलेलें एक भांडें वापरीत. यालाच मत्स्ययंत्र हें नांव असे. यांत माशाचें तोंड उत्तरेकडे वळलेलें असे व यावरून आपण कोणत्या दिशेनें प्रवास करीत आहोंत याचें यथार्थ ज्ञान मिळे. फिला-डेल्फियामधील पदार्थसंग्रहालयांत बोरोबुदुरच्या इ. स. सहाव्या शतकांतील जावा-मधील मंदिराच्या चित्राचा एक नमुना ठेविला आहे. त्याचें वर्णन एणेंप्रमाणें केलेलें आहेः—" इ. स. ६०० च्या सुमारास प्राचीन हिंदुस्थानांतील गुजराथच्या भागांतून सिंधुसागरामधून अनेक प्रवासी जावाकडे वसाहत करावयास गेले, व याचें कारण बहुधा त्या भागांतील नद्या आटल्या असाव्यात व सीथिअन लोकांनीं त्या प्रांतांत धुमाकूळ घातला हें असावें. " याशिवाय मदुरा येथील मंदिरांत सुवर्ण पुष्करणी तलावावर जाण्यासाठीं बांधलेल्या सज्जांचे भिंतीवर असलेल्या चित्रांत समुद्रावर वेगांत जाणारें जहाजाचें शीड उभारलेलें असें चित्र आहे. त्यावरून हिंदुस्थानच्या प्राचीन काळच्या सागरवर्चस्वाची खात्री पटते.

चित्रें व शिल्पकला याप्रमाणेंच दुसरी गोष्ट म्हणजे प्राचीन नाण्यांवर असणारीं

नौकेचीं चित्रें. या संबंधांतहि भरभक्कम पुरावा सांपडतो. त्या त्या नाण्याच्या कालमानावरून कोणत्या कालखंडांतील हीं नौकाचित्रें असावींत याचें ऐतिहासिक अनुमान काढतां येतें.

व्हिन्सेन्ट स्मिथ या इतिहासकारानें हिंदुस्थानाच्या पूर्वकिनाऱ्यावर सांपडलेल्या आंध्र नाण्यांवर आपलें मत दिलें आहे. तो म्हणतोः—" या नाण्यांपैकीं कांहीं नाण्यांवर असलेलीं नौकाचित्रें पाहिलीं असतां त्यांवरून आंध्र राजा यज्ञश्री (इ. स. १८४ ते २१३) याची सत्ता केवळ भूविभागावरच नसून ती समुद्रावरहि असावी असें दिसतें." यज्ञश्रीनें पाडलेल्या नाण्यांवरील नौकांच्या चित्रांवरून आंध्र साम्राज्याचा व्यापार इ. स. पहिल्या शतकांत हिंदुस्थानच्या पूर्वकिनाऱ्यावर खात्रीनें होता असें म्हणतां येईल, व हें अनुमान यथार्थ आहे असें आपणांस



चित्र नं. ३ (नाण्यांवरील नौका चित्रें)

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जींच्या पुस्तकावरून)

आंध्रांच्या आर. सेवेलकृत इतिहासावरून सहज दिसेल. सेवेल म्हणतोः— " आंध्रांचा खुष्की व सागरावरील व्यापार पश्चिम एशिया, ग्रीस, रोम, ईजिप्त व चीन या देशांशीं चालू असे." याचप्रमाणें करुंबार व पल्लव नाणीं कारोमांडल किनाऱ्यावर सांपडलीं त्यांवरहि डोणीच्या आकाराचीं चित्रें ढाळलेलीं दिसतात, व त्यांत एक शिडी व दुशिडी नौकेचीं चित्रें नजरेस पडतात. पल्लव लोक हे पर्शिअन

असून त्यांनीं हिंदुस्थानांत आल्यावर कांहीं काळ आपला अंमल चालविला असावा. याप्रमाणें पाली व संस्कृत लिखाणें, स्तूप, स्तम्भ, विहार, लेणीं, मंदिरें यांजमधील खोदकाम व चित्रें, आणि सर्वत्र सांपडलेलीं नाणीं यांवर गाळलेल्या आकारावरून हिंदुस्थानचा समुद्रावरील व्यापार दांडगा होता, त्यांनीं पश्चिमेस मिसर देश, ग्रीस, रोम, पर्शिआ, व पूर्वेस चीन व जपान या देशांशीं व्यापारी व राजकीय दळणवळण ठेवलें होतें, व त्यांचा या दोन्ही समुद्रांवर दबदबा असून त्यांना कोणीहि प्रतिबंध करीत नसत—ह्या गोष्टी तत्कालीन ऐतिहासिक पुराव्यांवरून सिद्ध होतात. याशिवाय अप्रत्यक्ष अशा इतर माहितीचेहि पुरावे आहेत त्यांकडेहि जरा लक्ष वेधणें अवश्यक आहे.

ऋग्वेदांत नौका, व्यापार यासंबंधानें अनेक दाखले आढळतात त्यावरूनहि अप्रत्यक्ष पुरावा सांपडतो. मासल्यासाठीं कांहीं उतारे खालीं दिले आहेत ते पहाः—

" स अग्निः नावा इव सिंधुं विश्वा दुर्गाणि दुरितानः अतिपर्षत् । "

(श्रुतिबोध) अष्टक १ अध्याय ७, व. ७. ८

(मंडल १ अंक १५, ऋक् ९९)

अर्थः—" जहाजांत बसवून समुद्राच्या पार नेल्याप्रमाणें हा अग्नि सर्व संकटें व दुरितें यांतून आम्हांस निभवून नेवो. "

" अन्तरिक्षः प्रुद्भिः अपोदकाभिः नौभिः तं ऊहथुः । "

अष्टक १, अध्याय ८, वर्ग ८–९

अर्थः—"अन्तरिक्षांतून उड्डाण करणाऱ्या व उदकाच्या स्पर्शापासून अलिप्त राहणाऱ्या अशा नौकांत बसवून त्यास तुम्ही सुरक्षितपणें घेऊन आलांत. "

" तोग्र्यं समुद्रात निः पारयथः " अष्टक १, अध्याय ८, व १८–१९

अर्थः—तुम्ही तुग्राच्या पुत्रास समुद्रांतून पलीकडे घेऊन गेलांत.

" हे अग्ने गृहाय उतनः रथाय नित्यारित्रां पद्वतीं नावं रासि ।
या नौ अस्माकं वीरात् उत नः मघोनः जनांश्च पारयात् या च शर्म । "

ऋ. अष्टक २, अध्याय २, व० ७ ब ८

[library stamp]

अर्थः—हे अग्ने ! आम्हांस राहण्यासाठीं व चालण्यासाठीं अभंग असें सुकाणूं आणि वल्हीं असलेली अशी एक नौका तूं देणारच आहेस. परंतु ती अशी पाहिजे कीं, जिच्यामध्यें आमचे सर्व योद्धे, यजमान आणि मुलेंमाणसें हीं सर्व बसून पार जातील व जी आम्हांस सुखाचा आसरा होईल.

(श्रुतिबोध व. १, अं. १० पान २९८)

" अप्स्वन्तः अनविद्धं तौग्र्यं अनारंभेण तमसि च प्रविद्धं जटलस्य जुष्टाः
अश्विभ्यां इषिताः चतस्र नावः उत् पारयन्ति (पश्य)

श्रुतिबोध, पा. ३७८, व. १ अंक १२.

अर्थः—तुग्र पुत्राला महासागरांत फेंकून दिलें होतें तेथें आरंभ ना शेवट अशा दाट काळोखांत तो गटांगळ्या खात असतांना अश्विदेवांनीं स्वप्रेरणेनें चालविलेल्या व समुद्रांत प्रिय वाटणाऱ्या अशा चार नावा त्याला सागराच्या पार नेताहेत पहा.

हिंदुधर्मामध्यें वरुण ही जलदेवता म्हणून मानण्यांत आलेली आहे. त्याला अर्थात्च नद्या, सागर, उपसागर व महासागर या सर्वांचें ज्ञान असावयास पाहिजे, त्याशिवाय तो प्रभुत्व कसा चालविणार ?

" वेदा यी वीनां पदमन्तरिक्षेण पतताम् । वेद नावः समुद्रियः । "

त्याचप्रमाणें वेदकालीन आर्य लोक व्यापारास्तव समुद्रावर नौकानयन करीत हें पुढील ऋचेवरून स्पष्ट दिसतें.

उवासोषा उच्छाच्च नु देवी जीरा रथानाम्
ये अस्या आकरणेषु दध्रिरे समुद्रे न अवस्यवः ॥

(ऋ. १-४८-३.)

यावरून व्यापारी लोक द्रव्यार्जनासाठीं परद्वीपांत सागरावरून इतस्ततः जात असत असें दिसतें. त्याचप्रमाणें वसिष्ठ ऋषि वरुणदेवासमवेत उत्तम शृंगारलेल्या व यंत्रपूर्ण अशा नौकेंतून जलप्रवासास समुद्रावरील लाटांतून आनंदानें हेलकावे खात जात असें ऋ. ७-८८-३ व ४ या सूक्तांवरून दिसतें.

" आ यद्रुहाव वरुणश्च नावं प्रयत् समुद्रमीरयाव मध्यम् ।
अधियदपां स्नुभिश्चराव प्रप्रेंख ईंखयावहै शुभं कम् ॥
वसिष्टं ह वरुणो नाव्याधादृषिं चकार स्वपामहोभिः ।
स्नोतारं विप्रः सुदिनत्वे अह्नांयान्नुद्यावसानन्या दुषासः ॥

रामायणकालींहि किष्किंधा कांडांत सीताशुध्यर्थ सुग्रीव आपल्या अनुयायांस समुद्रान्तर्गत असणाऱ्या वेगळाल्या द्वीपांत रावणानें सीतेस लपविलें असेल तेथें पाहण्यास सांगतो. यावरून नौकानयनाची व समुद्रमार्गांची त्यास खास माहिती असावी असें दिसतें. तो म्हणतोः—" समुद्र भवगाढांश्च पर्वतान् पत्तनानि च " (कि. कां. रामायण ४०–२५) म्ह. समुद्रांतील बेटांवरील शहरांत व पर्वतावर सीतेला शोधा असें तो स्पष्ट सांगतो व शिवाय त्यांत चीन देशांतहि तिचा शोध करण्यास तो सांगतो. " भूमिंच कोषकारणां भूमिंच रजताकराम् " (कि. कां. ४०–२३) या श्लोकावरील टीकाकार " कोषकारणां भूमिंच " याचा अर्थ विशद करतांना लिहितात " कौषेय तन्तूत्पादकजन्तूत्पत्तिस्थानं भूतानां श्रुतम् " म्ह. ज्या देशांत रेशीम प्रसवणाऱ्या किड्यांची उत्पत्ति होते तो देश, अर्थात् चीन देश होय हें स्पष्ट आहे. कारण चीन देशांत हे किडे उत्पन्न होत असत व चीन देशांतील रेशीम पश्चिम देशांतील बॅबिलोनियन साम्राज्यांत विकलें जात असे, याबद्दल इतिहासांत सबळ पुरावे आहेत. याशिवाय ज्यास सुवर्णद्वीप म्हणतात तें मलाया व यवनद्वीप म्ह. सुमात्रा व जावा यांचाहि उल्लेख पुढीलप्रमाणें आढळतोः—

" यत्नवन्तो यवद्वीपं सप्तराज्योपशोभितम् ।
सुवर्णरूप्यकद्वीपं सुवर्णकर मंडितम् ॥ "

याशिवाय पश्चिमेकडील तांबड्या समुद्राविषयींहि माहिती असल्याची साक्ष पुढील उतारा देतोः—

" ततो रक्तजलं भीयं लोहितं नाम सागरम् ॥ "

यानंतरचा काळ म्हणजे महाभारतकाल, यांतहि सभापर्वांत सर्वांस लहान पांडव सहदेव यानें समुद्रावरील बेटांतील म्लेंच्छ लोकांस जिंकून द्रव्य मिळविलें होतें त्याचा उल्लेख पहाः—

" 'सागरद्वीपवासांश्च नृपतीन् म्लेच्छयोनिजान् ।
निषादान् पुरुषादांश्च कर्णप्रावरणानपि ।
द्वीपं ताम्रान्ह यश्चैव सनृपं वशीकृत्वा महामतिः ॥ "

मनुसंहितेंत युद्धशास्त्रावरील प्रबंधांत सागरयुद्धाचा व तो नौकांतून या विषयीं उल्लेख येतो तो असाः—

" स्यन्दनाश्वैः समेयुद्धेदनूपे नौद्विपैस्तथा ।
वृक्षगुल्मावृते चापैरसिचर्मायुधैः स्थले ॥ (मनु. ७. १९२)

महाभारतामधील आदिपर्वांत जतुग्रहांतून वांचून विवरद्वारें बाहेर सुखरूप निघालेल्या पांडवांस विदुरानें तयार ठेवलेल्या नौकांतून गंगापार केल्याचा उल्लेख आहे. त्याचा मोरोपंतांच्या आर्याभारतांत रसभरित उल्लेख आहे तो मराठी वाचकांस समजण्यासारखा असल्यानें मुद्दाम येथें देत आहे. त्यांत पांडवांस नौकांमधून परतीरावर पोंचविलें तें असें वर्णिलें आहेः— (आदिपर्व, अ० ३०)

" विदुराप्त पुरुष भेटे, दावी सांगोनि नाम नावेला ।
ते म्हणति, कळे बाला, देवांच्या जेविं कामनावेला ॥ ७५ ॥
विदुरप्रेषित तरिनें तरले गंगेसि ते सुखें क्षिप्र ।
हरिदत्तविरक्तिबळें तरति महासिद्धिला जसे विप्र ॥ ७६ ॥

द्रोणपर्वांत व कर्णपर्वांत वादळांत सांपडणाऱ्या नौका व परतीरास तरून जाण्याचे प्रसंग यांचा उल्लेख आहे. तसेंच शांतिपर्वांतहि दाखल्यासाठीं समुद्रावरील व्यापाराचे उल्लेख आहेत. यावरून महाभारतकालीं समुद्रयान व नौकानयन चालत असे याबद्दल खात्री पटते. पण याचा खात्रीलायक पुरावा वर दिलेल्या मोरोपंती आर्यांचें मूळ जें संस्कृतमधील महाभारत तें पहाः—

" ततः प्रवासितो विद्वान् विदुरेण नरस्तदा ।
पार्थानां दर्शयामास मनोमारुतगामिनीम् ॥
सर्ववातसहां नावं यंत्रयुक्तां पताकिनीम् ।
शिवे भागीरथीतीरे नरैर्विश्रम्भिभिः कृताम् ॥ आदिपर्व.

आत्रेय ब्राह्मणांत सम्राट् सुदासानें सर्व पृथ्वी जिंकल्याचा दाखला आहे. त्याच प्रमाणें आदिपर्वांत पुरुरवा सम्राटानें महासागरांतील १३ बेटें जिंकलीं होतीं असा उल्लेख आहे. " त्रिदशसमुद्रायद्वीप अस्नात पुरुरवा. " याशिवाय सभापर्वांत इंद्रप्रस्थास राजसूययज्ञाचे वेळीं युधिष्टिर सम्राटास अमोलिक किंमतीच्या भेटी घेऊन रोमन लोकांचे प्रतिनिधी आले असें म्हटलें आहे. याशिवाय बौद्धायन धर्मसूत्रांत ब्राह्मणांस समुद्रावरील प्रवासास बंदी केली असून त्यांनीं तो कायदा न पाळल्यास त्यांना जातीबाहेर टाकावें, किंवा जातींत परत यावयाचें असल्यास कडक प्रायश्चित्त

घ्यावें असा दण्डक आढळतो. परंतु पश्चिम व वायव्य सरहद्दीकडील आर्यलोक पुष्कळदां या मर्यादा ओलांडून परदेशांशीं समुद्रावरून व्यापार करीत. लोंकर विकणें, मद्य पिणें, घोडेमेंढ्या व शस्त्रास्त्रें यांचा क्रयविक्रय करणें, समुद्रपर्यटन करणें इत्यादि गोष्टींचा उल्लेख सांपडतो. याचप्रमाणें बौधायन व गौतम यांनीं आपल्या धर्मसूत्रांत समुद्रांतून आणलेल्या जिनसांवर करासंबंधीं नियम करून ठेवले आहेत त्यावरूनहि सागरावरील व्यापाराची सूत्रकालची माहिती मिळते. मनुस्मृतींतहि याचा उल्लेख आहेः—

" आगारदाही गरदः कुण्डाशी सोमविक्रयी ।
समुद्रयायी बंदीच तैलिकः कूटकारकः ॥ "

अर्थः—आग लावणारा, जहर घालणारा, व्यभिचारिणीपासून जन्मलेल्या संततीच्या हातचें खाणारा, सोमाचा विक्रय करणारा, समुद्रपर्यटन करणारा, भाट, तेलाचा क्रयविक्रय करणारा, व लांच खाऊन खोटी साक्ष देणारा घेणारा इ०

हीं दुष्कृत्यें करणाऱ्या ब्राह्मणास श्राद्धाला, ब्राह्मण म्हणून घेऊं नये असा मनुस्मृतींत निर्बन्ध आहे. यावरून व ह्याशिवाय नौकेवरील नासधूस, करांचें नियमन इत्यादिकांवरूनहि मनुकालीं व मनूच्या पूर्वींहि समुद्रावरील व्यापार चालू असे याबद्दल संशय उरत नाहीं. ज्यांना समुद्रोल्लंघनच करायचें नाहीं ते समुद्रव्यापारासंबंधीं नियम कशाला करतील ? यांपैकीं कांहीं नियम पहाः—

दीर्घाध्वनि यथादेशं यथाकालं तरी भवेत्।
नदीतीरेषु तद्विद्यात् समुद्रे नास्ति लक्षणम् ॥

अर्थः—दूरच्या प्रवासासाठीं काल व देश (दूर किंवा जवळ) यांच्या मानास अनुसरून तरीचें म्ह. नौकेचें भाडें घ्यावें. हा कायदा फक्त नदीतीराच्या प्रवासास लागू. समुद्रावरील प्रवासास हा नियम लागू नाहीं.

यन्नावि किंचिद्दाशानां विशीर्येतापराधतः ।
तद्दाशैरेव दातव्यं समागम्य स्वतोऽशतः ॥

अर्थः—नौकेंतील मालास नावाड्यांच्या हलगर्जीपणामुळें किंवा दोषामुळें नुकसान झालें तर सर्व नावाड्यांनीं मिळून तें नुकसान भरून द्यावें.

एष नौयायिनामुक्तो व्यवहारस्य निर्णयः ।
दासापराधतस्तोये दैविके नास्ति विग्रहः ॥

अर्थः—नुकसानभरपाईच्या दाव्यांत वरील नियम फक्त नावाड्यांचा दोष असल्यासच लागू व्हावा. दैवी आघातानें किंवा अपघातानें नुकसान झाल्यास त्यास वरील नियम लागू नाहीं.

याज्ञवल्क्यसंहितेंतील उल्लेखावरून त्या वेळचे आर्य लोक धनार्जनार्थ व्यापारासाठीं महासागरावरून जलसंचार करीत असें दिसतें.

" ये समुद्रगा वृध्या धनं गृहीत्वा अधिकलाभार्थं प्राणधनविनाश–
शंकास्थानं समुद्रं गच्छन्ति ते विंशं शतकं मासि दद्युः ॥ "

याशिवाय खगोलशास्त्रावरील ग्रंथांत हिंदूंचा सागरव्यापार व प्रवास यासंबंधीं अनेक उल्लेख आढळतात. बृहत्संहितेंतहि नाविक, नावाडी वगैरेंच्या प्रकृति चंद्राच्या उदयास्तावर अवलंबून असल्याबद्दल उल्लेख आहेत. त्याचप्रमाणें पुराणांतून याबद्दल अनेक उल्लेख आढळतात. वराहपुराण, वायुपुराण, भागवत व मार्कंडेय पुराण यांत पुष्कळ पुरावे उपलब्ध आहेत त्यांपैकीं एकदोन पुराव्यांचा निर्देश केलेला पुरा आहे. वराहपुराणांत गोकर्ण नांवाचा एक अपत्यहीन व्यापारी समुद्रांतून जातांना तुफानांत सांपडला व त्याची नौका बुडण्याच्या बेतांत होती. त्याचप्रमाणें मोत्यांच्या शिंपा हुडकून वर आणण्यासाठीं माहितगार नावाडी व पाणबुडे घेऊन व्यापारी समुद्रावर जात असत हें पुढील उताऱ्यावरून दिसेल.

पुनस्तत्रैवगमने वणिग्भावे मतिर्गता ।
समुद्रयाने रत्नानि महास्थल्यानि साधुभिः ॥
रत्नपरीक्षकैः सार्द्धमानायिष्ये बहूनि च ।
एवं निश्चित्य मनसा महासार्थपुरःसरः ।
समुद्रयायिभिर्लोकैः संविदं सूच्य निर्गतः ॥ (वराहपुराण)

आबालवृद्धांच्या परिचयाच्या सत्यनारायणकथेंतील साधु नांवाचा व्यापारी व त्याचा जांवई हे तर आपणांस समुद्रावरील व्यापाराचें स्मरण नित्यशःच करून देतात. वेद, उपनिषदें, पुराणें इत्यादि प्राचीन वाङ्मय सोडून इतर संस्कृत

लिखाणाकडे दृष्टि फेंकली तर रघुवंश, शाकुंतल, रत्नावलि, दशकुमारचरित, शिशुपालवध इ. ग्रंथ, काश्मिरच्या सोवदेवाचा कथासरित्सागर इत्यादि वाङ्मयामधून हिंदु लोक प्राचीनकालीं समुद्रावर व्यापार करीत व त्यांचें समुद्रावर वर्चस्व असे असें दिसून येईल.

हितोपदेश, नीतिशतक, राजतरंगिणी इत्यादि ग्रंथांतून समुद्रपर्यटनाचे व व्यापाराचे उल्लेख अनेक आढळतात. वराहमिहिर व भोज यांचे ग्रंथ व गरूड पुराण यांत हिंदी महासागरांतून थेट इराणच्या आखातापर्यंत मोतीं हुडकण्यासाठीं गलबतें जात असत व त्यावेळचीं मुख्य बंदरें ज्यांतून हा व्यापार चाले तीं म्हणजे सीलोनचा किनारा, पारलौकिक, सौराष्ट्र, ताम्रपर्णी, पाराशव, कौवेर, पांड्यवटक, व हैमदेश यावरील किनारे हे होत. याशिवाय वरील सर्व पुराव्यांस पुष्टिदायक पुरावे बौद्धग्रंथांतूनहि अनेक सांपडतात. सीलोनी भाषेंतील सुरस गोष्टींत, त्याचप्रमाणें जातक ग्रंथांत, महावंशांत, राजवलीय ग्रंथ, सुप्पारकाच्या पन्नाबंधूंच्या गोष्टी, ब्रह्मी बंधुद्वयांचें वृत्त, वगैरे अनेक देशी भाषांतील ग्रंथांवरून हिंदु लोकांच्या सागरवर्चस्वाविषयीं साधार माहिती सांपडते. या सर्वांवरून हिंदु लोकांस अतिप्राचीन काळापासून सागरज्ञान, नौकानयन, सागरावरील व्यापार यांसंबंधीं पूर्ण माहिती होती याविषयीं लवलेशहि शंका उरत नाहीं. ज्यांना समुद्रावर व्यापार करावयाचा त्यांना आरमारहि ठेवल्याशिवाय गति नसते. असल्या हिंदी आरमाराची माहिती मनुकाळींहि होती. या संबंधांत पुढील उतारा पहाः—

स्यन्दनाश्वैः समे युद्धे दनूपे नौ द्विपैस्तथा।
वृक्षगुल्मावृते चापैरसिचर्मायुधैः स्थले ।

(मनु० अध्याय ७, श्लो. १९२, हरविलास शारदा, पा. २९८)

तर्नोरच्या महावंशांत वर्णिलेला राजपुत्र विजय याची पत्नी ज्या जहाजांतून प्रवासास निघाली त्याचें वर्णन असें आहे कीं, " ही नौका एवढी मोठी होती कीं, तिजमध्यें राजाचे अष्टादश अधिकारी, पाऊणशें नोकर व अनेक दास यांस राहतां येऊन शिवाय मुख्य राजकुमारी व तिच्या सातशें परिचारिका या सर्वांचा समावेश होऊं शके. राजपुत्र विजयाच्या मृत्यूनंतर त्याचा पुतण्या बंगालमधून मूळ राज्यांतून निघून आपल्या बत्तीस मंत्र्यांसह सीलोनला कारोमांडल किनाऱ्यानें गेला असें वर्णन आहे. याशिवाय चूला पन्ना वैश्यानें आपल्या सागरप्रवासाचें वर्णन

केलें, त्यांत त्यानें आपल्या बरोबर तीनशें व्यापारी घेतले होते व विहीर बांधण्यासाठीं रक्तचंदनाचीं इमारती लांकडें ठेवतां येतील येवढी मुबलक जागा असणाऱ्या जहाजांतून त्यानें प्रवास केला असें वर्णन आहे. बिशप बिगन्डेटरनें लिहिलेल्या गोदामाचे चरित्रांत तपूसा व पालेखट नामक दोन ब्रह्मी व्यापारी बंधूंनीं गंगासागरावरून जलप्रवास केलेल्या नौकेंत पांचशें गाड्या भरतां येईल इतकें सामान आपल्याबरोबर भरून नेलें व कलिंग देशाच्या आज्झील बंदरावर ते उतरले असें वर्णिलें आहे.

दीघनिकाय नामक पाली ग्रंथांत तर सहा सहा महिने जमीन न दिसणाऱ्या समुद्रप्रवासाचें वर्णन आहे व त्यांत जमीन दूर अथवा जवळ आहे हें पाहण्यासाठीं जहाजावर लांब व सुदीर्घ असे भक्कम पंखाचे पक्षी नाविक बाळगीत असत व ते या पक्ष्यास सोडून देत असत. जमीन जवळपास असल्यास हे पक्षी दिसणाऱ्या जमिनीवर निघून जात, पण जमीन जवळपास दिसली नाहीं तर ते जहाजावर परत येत. यावरून समुद्रावरून जमिनीच्या किनाऱ्याची माहिती प्रवासी लोकांस लागत असे हें स्पष्ट लिहिलें आहे. याशिवाय वल्हासजातक, सुप्पारकजातक, महाजनकजातक, सांखजातक, सुशोन्धि जातक या सर्व जातकांतील गोष्टींवरून ब्रह्मदेश, मलाया वगैरे देशांस गंगासागरांतून अनेक व्यापारी हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरून व्यापारानिमित्त जात व तेथून सोनें संपादन करून आपला देश सुसमृद्ध करीत. यामुळें मलाया व ब्रह्मदेश यांस " सुवर्णभूमि " असें नांव देण्यांत आलें असावें असें कित्येकांचें अनुमान आहे.

या सर्व विवेचनावरून प्राचीन काळीं हिंदु लोकांचा व्यापार बॅबिलोनिया, ईजिप्त, अरबस्तान, फिनीशिया वगैरे पाश्चिमात्य देशांशीं, त्याचप्रमाणें जपान, चीन, मलाया, सुमात्रा, जावा व ब्रह्मदेश वगैरे पौर्वात्य देशांशीं चालत असे व त्याच्या रक्षणार्थ त्यांचें आरमारहि असावें असा निष्कर्ष काढण्यास प्रत्यवाय दिसत नाहीं.

भाग चौथा

मौर्यकालपूर्व सागरवर्चस्व

(इ. स. पूर्व ६०० वर्षे)

ऋग्वेदकालापासून तों थेट बुद्धकाल म्ह. इ. स. पूर्व ६०० वर्षे कालमानापर्यंतचे प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष पुराव्यांनीं नौकानयनकला आर्य लोकांना फार प्राचीन कालापासून माहीत होती, इतकेंच नव्हे तर या शास्त्राच्या बळावर हिंदु लोकांनीं आर्यकाळांत "नऊ खंड पृथ्वी" वर आपलें साम्राज्य पसरवलें होतें व वसाहती केल्या होत्या याबद्दलहि अनेक पुरावे सांपडतात. हिंदू लोकांचा इतिहास असा मुळींच नसून त्यांस ही कला माहीत नव्हती व त्यामुळें बुद्धकाळापूर्वींचा इतिहास सुसंगत नाहीं असें कित्येक ग्रंथकारांचें म्हणणें आहे, व मुसलमानी अमलानंतरच्या अरबी व फारशी लेखकांनीं या समजुतींत भर टाकून हिंदी संस्कृतीला हीनपणा आणण्याचा प्रयत्न केला आहे. पण इतर वाङ्मयांतून इतिहासाचे धागेदोरे जुळविण्याचा प्रसंग आला आहे, याचें एक कारण हेंहि आहे कीं इस्लामी संस्कृतीनें जगभर आपले हातपाय पसरण्याचा जो झगडा चालविला तींत जाळपोळ करणें हें तिचें एक प्रमुख साधन होतें. युरपमधील बऱ्याच देशांना या संहाराचा प्रसाद मिळालाच, पण सर्वांत ज्यास्त हानि कोठें झाली असेल तर ती या हिन्दुस्थानांत. या विधानाच्या पुष्टयर्थ पुढील लेखकांचे संक्षिप्त उतारे पहाः—

रायबहादूर शरच्चन्द्र दास लिहितातः—"In the Lofty nine-storied temple at Buddha Gaya which was formerly called Mahagandhola (Gandhalaya) the images of the past Buddhas were enshrined. The nine-storied temple called the Ratandadhi of Dharmaganj (University) of Nalanda was the repository of the Sacred Books of the Mahayanic and Hinayanic Buddhist Schools. The temple of Odantapuri Vihara which is said to have been loftier than either of the two (Buddhagaya and Nalanda) con-

tained a vast collection of Buddhist and Brahmanical works which after the manner of the great Alexandrian Library was burnt under the orders of Mahomad bin Sam, General of Bakhtyar Khilji in 1212 A. D. [The Hindustan Review, " March 1906, p. 187 under the caption " Universities in ancient-India]. या उताऱ्याचा संक्षिप्त मतितार्थ हा कीं—" बुद्धगया व नलंद येथील प्रसिद्ध नऊ मजली व त्याहून अधिक उंचीच्या विद्यापीठांत पूर्वबुद्धांच्या मूर्ति वसविलेल्या असून महायान व हीनयान या दोन बुद्धपंथीय धर्मशास्त्राचीं पवित्र लिखाणें होतीं. ओदंतपुरी विहारांत तर अनेक बौद्ध व ब्राह्मणधर्मग्रंथ होते ते सर्व बखत्यार खिलजी पादशहाचा मुख्य सेनानी महमद बिन सम यानें इ. स. १२१२ त जाळून भस्मसात् केले ! याचप्रमाणें अल्लाउद्दीन खिलजीनें अनहिलपट्टण येथील नामांकित पुस्तकें जाळून टाकलीं. तरीख फिरोजशाहींत लिहिल्याप्रमाणे कोहनमधील हजारों संस्कृत ग्रंथांचा अमूल्य संग्रह फेरोजशहा तघलख यानें जाळून बेचिराख केला ! सय्यद गुलाम हुसेन नामक मुसलमान लेखकानें आपल्या सुप्रसिद्ध सेर-उल्-मुतकूख़ीन (vol 1. p. 140) मध्यें म्हटलें आहे कीं Sultan Sikandar (Aurangzeb) was the most begoted of Sultans and burnt the books of the Hindus whenever and wherever he got them. या सर्व कारणांनीं हिंदुस्थानांत एक अमोलिक संस्कृति निर्माण करणाऱ्या आर्यांचा बहुमोल ग्रंथसंग्रह अग्निसात् करण्यांत आला. त्यामुळें आपण तत्कालीन इतिहासग्रंथास व माहितीस मुकलों आहोंत. प्राचीन कालचा सुसंगत इतिहास उपलब्ध नाहीं किंवा शिस्तशीरपणें जुळविणें कठिण झालें आहे याचें कारण हें दिसतें.

महाभारतकालीं व भारती महायुद्धानंतर हिंदुस्थानांतील आर्य लोक व्यापार, वाढती लोकसंख्या, परस्परांतील यादवी, अधिक वैभव प्राप्त करण्याची महत्त्वाकांक्षा इत्यादि गुणांनीं प्रेरित होऊन संघ करून बाहेर देशांत प्रयाण करूं लागले. ते दशदिशांस पसरले व जिकडे गेले तिकडे आपली संस्कृति बरोबर घेऊन गेले. आज उपलब्ध असलेल्या पुराव्यावरून असें विधान करतां येतें कीं, ते प्रथमतः इजिप्तमध्यें, नंतर बॅक्ट्रिया, मध्य एशिया, मध्य युरप, ग्रीस, इराण वगैरे देशांत फैलावले. कांहीं टोळ्या पूर्वेस चीनपर्यंत गेल्या. पॅसिफिक महासागरांतील प्रवासानें त्यांच्या महत्त्वाकांक्षा वृद्धिंगत झाल्या व ते थेट अमेरिकेंतहि जाऊन पोहोंचले होते !

"कृण्वन्तो विश्वम् आर्यम्"—संपूर्ण विश्वभर आपल्या आर्यसंस्कृतीचीं तत्त्वें मानव-समाजास शिकवून मानवी जीवन आनन्दमय करून सोडावें हा त्यांचा मंत्र व उद्योग होता. या पराक्रमी व शान्ततेचा सन्देश जगभर पोहोंचविणाऱ्या आर्य टोळ्यांचें मूळ वसतिस्थान गंगानदीच्या खोऱ्यांतील होय असा अभिप्राय अनेक पाश्चिमात्य विद्वान् संशोधकांचा आहे. आज सर्व प्रकारच्या अनुकूल व प्रतिकूल परिस्थितींतून तावून-सुलाखून बाहेर पडलेली व जीवनमूल्यांच्या आधारावर सगळे टक्केटोणपे खाऊन सहीसलामतपणें जीवंत असलेली हिंदुस्थानांतील आर्यसंस्कृति ही जगतीतलावरील सर्व संस्कृतींमध्यें प्राचीनतम आहे असें पाश्चात्य अभ्यासकांचें म्हणणें आहे.

सर्व संस्कृतींच्या प्रारंभींचा अतिपूर्व असा उपलब्ध ग्रंथ जो ऋग्वेद त्यांत हिंदूंच्या अतिप्राचीन काळच्या समुद्रावरील व्यापाराची माहिती दिली आहे. तिच्या सत्यत्वाची ग्वाही प्रो. बुल्हरादि जगद्विख्यात जर्मन संशोधक, व संस्कृत वाङ्मयाचे अभ्यासक यांनीं निःसंदिग्धपणानें दिली आहे. त्या सर्वांवरून निघणारा निष्कर्ष हाच कीं, प्राचीन काळापासून हिंदुस्थान हा जगाच्या व्यापारी दळणवळणाचा मध्यबिंदू असून याचें हितसंबंध बहुतेक पाश्चात्य फिनीशियन्स, असीरियन्स, ग्रीक, यहुदी, इजिप्शियन्स व रोमन राष्ट्रें व चीन, जपान पौरस्त राष्ट्रांशीं निगडित झाले होते. हिंदुस्थानची भूमि सुजल, सुफल व अर्थात् निसर्गतः समृद्धिपोषक व उदार बनविणारी; येथील रहिवाशांचें राहणें साधें, स्वभाव मितव्ययीपणाचा व अंगीं कलाचातुर्य व उद्योगीपणा इत्यादि कारणांनीं त्यांना जीवनाकरतां किंवा बौद्धिक विकासाकरतां इतर राष्ट्रावर अवलंबून राहण्याचें कारण नव्हतें. त्यांचा जीवनाकडे पाहण्याचा दृष्टिकोन उच्च असल्यामुळें त्यांनीं आपल्या जीवनाच्या गरजा वाढविल्या नव्हत्या. ते सामान्यतः सर्व बाबतींत स्वयंपूर्ण होते. फार तर दुय्यम प्रतीच्या गरजा भागविण्याकरतां बाहेर देशांतून कांहीं जिन्नस आणत. असल्या आयातीच्या वस्तु म्हणजे टिन, जस्त, कांच, स्फटिक, कांहीं औषधी, ऊद, पोंवळे इत्यादि. हे पदार्थ एशियाच्या पश्चिमेकडील राष्ट्रें, कांहीं युरोपीयन देश, अरबस्तान येथून आणविले जात. उलटपक्षीं, या देशांस हिंदुस्थानांतून उत्तम लोकर, शिवधातु (एकप्रकारचा मूल्युवान वाळूचा दगड), वैडूर्य, गोमेद किंवा राहूचे खडे, सऊ लोंकर, गोंद, हिंग, कस्तुरी वगैरे नाना पदार्थ व विणलेले लोकरीचे पदार्थ व रंगीबेरंगी सुंदर विणलेले गालिचे वगैरे जिन्नस परदेशीं विक्रीकरतां पाठविले जात असत. या साध्या जिन्नसांशिवाय उत्तम रेशमी व कापसाचें सुंदर कापड, उत्तम मलमल, किंतान, चीट वगैरे

जातीचें अतिशय जाड व अतिशय तलम कापड या सर्व देशांस हिंदुस्थान पुरवीत असे. हिंदुस्थानच्या लोकांना बाहेरून आणावयाचा माल व निर्गत करावयाचे जिन्नस यांचा हिशेब केल्यावर राहिलेल्या नफ्याबद्दल इतर देशांपासून सोनें मिळे, व या रीतीनें एकट्या रोमन साम्राज्यामधून हिंदुस्थानांत प्रतिवर्षीं जवळ जवळ ७०,००० पौंडांचें सोनें येई असें इतिहाससंशोधकांनीं नमूद करून ठेविलें आहे! खाल्डिया, बॅबिलोन व ईजिप्त या देशांशीं व्यापार चालण्यासंबंधीं ॲसीरिया देशाचा अभ्यासू डॉ. सैस लिहितो कीं, "संयुक्त बॅबिलोनियाचा पहिला राजा खाल्डीयाच्या ऊर UR नामक राजधानींत राज्य करीत असतां हा देश व हिंदुस्थान यांमध्यें व्यापार चालू होता व तो काळ म्हणजे इ. स. पूर्वीं ३००० वर्षें होय. [Hibbert Lectures for 1887 on the origin and growth of religion among the Babylonians.] ऊर येथें सांपडलेल्या पुराणवस्तूंमध्यें हिंदुस्थानांतील सागाच्या जिनसांवरूनहि या सागरव्यापाराची खात्री पटते. सागाचें इमारती लाकूड व तुळ्या मलबार प्रांतांतून बाबिलोनमध्यें प्राचीन काळीं गेल्या त्या हिंदीमहासागरांतून, तांबड्या समुद्रांतून अशा मार्गानें गेल्या असल्या पाहिजेत असें डॉ. ह्यूविट, छोटा नागपूरचे माजी कमिशनर, यांचें मत आहे. (J. R. A. S. 1888 p. 337) हा जुना पुरावा सोडला तरी इ. स. पूर्वकाल ६०० वर्षांतील पुरावे तर सर्व मान्य झालेले आहेत. ते असेः—(१) बीर्स निमरूड येथील नेबुच्छदनेझरच्या (इ. स. पूर्वीं ६०४ ते ५६२) राजवाड्याची सांपडलेली देवदाराची तुळई, हिचा तुकडा लंडन येथील ब्रिटिश म्युझिअममध्यें आज पहावयास मिळतो. (२) ऊर येथील चंद्रदेवाच्या मंदिराच्या दुसऱ्या मजल्यावरील एका भागांत दोन लाकडी तुकडे मि. टेलर या इंग्रज संशोधकास सांपडले व हे बहुधा सागवानाचे असावेत. हें मंदिर नेबुछदनेझर व त्याच्या पश्चात् नॅबोनिडस (इ. स. पूर्वीं ५५५ ते ५३८) यांनीं बांधविलें होतें. या लांकडाच्या तुकड्यासंबंधानें मि. रासम म्हणतातः—"टेलरला सांपडलेले लांकडी तुकडे मला सांपडलेल्या देवदाराच्या तुळईसारख्या लाकडाचे असावेत व हे तुकडे हिंदुस्थानामधून बॅबिलोनमध्यें आले याबद्दल शंकाच नाहीं." बॅबिलोनमध्यें पहिला मोर पक्षी हिंदुस्थानांतून पाठविला गेला असें बव्हेरु जातकांत म्हटलें आहे. मि. केनेडीच्या मतें इ. स. पूर्वीं ४०० वर्षें आणि प्रो. बुल्हेरच्या मतें इ. स. पूर्वीं पांचव्या किंवा सहाव्या शतकांत हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्याचे व्यापारी इरा-

णाच्या आखातांतून व तैग्रिस नदीच्या मार्गानें पश्चिमेकडील देशांशीं व्यापार करीत. डॉ. केनेडीच्या मतें हिंदुस्थानांतून तांदूळ, मोर व चंदन हे पदार्थ ग्रीसमध्यें इ. स. पूर्वी निदान ४७० वर्षें गेले असावेत व या ग्रंथकारानें सर्व पुरावे पाहून आपलें स्पष्ट मत दिलें आहे कीं इ. स. पूर्वीं कमींत कमी सहाव्या किंवा सातव्या शतकांत हिंदुस्थान व बॅबिलोन या देशांच्या दरम्यान व्यापार चालत असे. हे व्यापारी बहुधा द्रविड लोक असत व त्यांत आर्यवंशाचेहि व्यापारी असत. हे हिंदु व्यापारी पुढें अरबस्तान व आफ्रिकेच्या पूर्वकिनाऱ्यावर स्थायी होऊन राहिले. याच वेळीं या हिंदु व्यापाऱ्यांपैकीं कांहीं चीन देशांत स्थिरवासी झाले व कांहींकांनीं बॅबिलोन हें आपलें निवासस्थान केलें याबद्दल शंका बाळगण्याचें कारण नाहीं."

मि. ऱ्हीस डेव्हिड यानें लिहिलेलें पुस्तक "बुद्धिस्ट इंडिया" यामध्यें हा ग्रंथकर्ता आपलीं मतें निस्संदेहपणें लिहितो कीं, "सागरव्यापारासाठीं सुपारक किंवा भरूकच्छ अथवा भडोच येथून निघून बॅबिलोनला जाऊन तेथें व्यापार थाटून बसलेले लोक इ. स. पूर्वीं निदान सातव्या शतकांत गेले होते." हेंच मत ए. एम्. टी. जॅकसन, आय्. सी. एस्. यानें आपल्या एका लेखांत प्रतिपादिलें आहे. प्रो. व्ही. बॉल यानें A geologist contribution to the history of ancient India या शीर्षकाखालीं लिहिलेल्या लेखांत असें मत मांडलें आहे कीं, "मोझेक कालांत (इ. स. पूर्वीं १४९१ ते १४५० वर्षें) सुद्धां हिंदुस्थानांतून येणारे रत्नांचे खडे व मणी माहीत होते. मुख्य धर्माध्यापकाच्या छातीवरील कपड्याचे भागांत असलेलीं रत्नें बहुधा या पौर्वात्य देशांतून आलीं असावींत." इझिकेलच्या पुस्तकांत पुढील वाक्यें सापडतातः—These were the merchants in all sorts of things, in blue clothes and broidered work and in chests of rich apparel bound with cords." "They brought thee for a present horns of ivory and ebony." अर्थः—तुझे हे व्यापारी नाना प्रकारचे जिन्नस आणीत. त्यांत निळे कपडे, विणलेले कपडे व उंची उंची मोल्यमान वस्त्रें असत. यांनीं तुझ्यासाठीं हस्तिदंती व टेंभुरणीच्या जिनसा भेटीस आणल्या." हस्तिदंत व टेंभुरणीचीं लांकडें हिंदुस्थानांतच मिळतात व यावरूनहि या वस्तु हिंदुस्थानांतून गेल्या असाव्यात हेंच सिद्ध होतें; हेंच अनुमान मेगॅस्थेनीस, थिओफॅस्टस व व्हर्जिल यांना मान्य आहे. रेव्हरेन्ड जे. फुक्स म्हणतोः—किंग हिराम व किंग सालो-

मनच्या वेळचा पौर्वात्य माल दक्षिण हिंदुस्थानच्या बंदरांतून येत असे हें निश्चित सत्य आहे. त्याबद्दल शंकाहि घेण्याचें कारण उरलें नाहीं. जुन्या करारांतील मीडियानिटिश व्यापाऱ्यांनीं ईजिप्तमध्यें नेलेले सुगंधी मसाले व पॅट्रिआर्क जेकबच्या मुलांनीं नेलेला रुचकर मसाला दक्षिण हिंदुस्थानांतच तयार होत असे, हें मानण्यास पुष्कळच आधार आहे. " The fact is now scarcely to be doubted that the rich oriental merchandise of the days of king Hiram and Solomon had its starting place in the sea-port of Deccan (Dakhan) and with a high degree of probability some of the most esteemed of the spices which were carried into Egypt by the Midianits merchants of Genesis xxxvii. 25-28 and by sons of the Patriarch Jacob (Genesis XLIII) had been cultivated in the spice gardens of the Deccan (Indian Antiquary Vol. VIII. Hindu superiority by Sarda). प्रो. मॅक्स उंकर म्हणतो:— " हिंदुस्थान व दक्षिण अरबी किनाऱ्यावरील बंदर सॉबीन्स यांमध्यें खिस्तपूर्व दहाव्या शतकापूर्वी व्यापार चालत असे. " Trade existed between the Indians and sabeans on the coast of south Arabia before the tenth century B. C. " कलिंग देश हिंदुस्थानच्या पूर्वकिनाऱ्यावर आहे व या देशांतील लोकांस सागरव्यापाराचें महत्त्व पटलें होतें. ओरिसाचे डॉ. हंटर यांनीं लिहिलेल्या " ओरिसा " नामक पुस्तकांत कांहीं पुराणवस्तूंवरील खोदकामांतील लिखाणावरून कलिंग देशच्या राजपुत्रांच्या शिक्षणक्रमांत नौकानयन व सागरव्यापार हे विषय ठेवले असत असें दिसतें. गुजराथमधील व्यापारी (वणिज) परदेशांत जाऊन स्थायी होऊन राहिले होते, व त्यांचे वंशचे वंश हिंदुस्थानचा परदेशी व्यापार आपल्या हातांत ठेवीत असत, हें मि. क्रोपे नामक लेखकानें इ. स. १८१० मध्यें आपल्या लेखांत लिहिलें आहे. (Hindu Superiority by Sarda, P. 374) एका नामांकित जलपर्यटन केलेल्या ग्रंथकारानें " पेरिप्लस " हें नाम धारण करून आपला ग्रंथ लिहिला आहे. त्यांत तो म्हणतो:—" साकोत्रा बेटाच्या उत्तरेकडे हिंदु लोकांच्या वसाहती होत्या व इराण, अरबस्तान व पूर्व आफ्रिका देशांच्या किनाऱ्यावरील बंदरांवर मोठालीं हिंदु जहाजें दिसत असत. " "Large Hindu ships off the East African, Arabian and Persian ports & Hindu settlements on the

north coast of Socatra" अगार्थचीडिस नांवाच्या अॅलेक्झांड्रियामधील जगप्रसिद्ध ग्रंथसंग्रहालयाच्या अध्यक्षानें (हा पेरिक्लिसच्या पूर्वी ३०० वर्षें हयात होता) असें नमूद करून ठेवलें आहे कीं येमेन व पट्टल या बंदरांत व्यापार (अर्थात् पाश्चात्य लोकांचा) चालू असे. पट्टल हें नांव हिंदुस्थाच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील एका बंदराचें असून मि. पॉटिंजरच्या मतें तें आधुनिक सिंधहैद्राबाद असावें असें दिसतें. शिवाय "पट्टल" या शब्दाचा अर्थ व्यापारी शहर असा आहे. यावरून प्रो. हीरिन म्हणतो "हें जर खरें असेल तर सिंधुनदांतून हिंदु लोक सागरव्यापार फार पुरातन काळीं करीत हें सिद्ध होतें. अगॉर्थिचिडेसनें सिंधुनद व पट्टलांतील मोठीं जहाजें आपल्या देशास नेल्याचें लिहिलें आहे.

यानंतर ग्रीक ग्रंथकारांपैकीं हेरोडोटस (खि. पू. ४५०) च्या लिखाणाप्रमाणें हिंदुस्थानांतील व्यापारी समुद्रमार्गानें नवरत्नें व टिबेटमधील शिकारी कुत्रे बॅबिलोनमध्यें विक्रीकरतां नेत असत. [Indian shipping by Mukarji, p. 96] यानंतर मौर्यकालांतील नाविक घडामोडींवर नजर टाकूं या. हिंदुस्थानचा सुसंगत असा इतिहास अॅलेक्झांडरच्या हिंदुस्थानावरील स्वारीपासून खात्रीलायक असा मिळतो. या लेखकांत मॅक्रिंडल, स्मिथ, डॉ. रॉबर्टसन व डॉ. व्हिन्सेंट हे प्रमुख समजले जातात व ते इंग्रज असल्यानें त्यांच्या लेखांतील प्रमाणें इंग्रज राज्यकर्ते व तत्जातीय लोकांस मान्य होण्यास हरकत असूं नये. अलेक्झांडरनें पंजाबवर स्वारी केली असतां (खि. पू. ३२६) हॉडॉप्सिस नदीच्या कांठीं (हल्लीं हिलाच झेलम नदी म्हणतात) त्यास तोंड देण्यास पोरस राजा आपल्या प्रचंड सैन्यानिशीं उभा राहिला. यावेळीं झेलम नदी पार उतरून दुसऱ्या तीरावर आपलें सैन्य नेण्यासाठीं अॅलेक्झांडरनें या नदीच्या तीरावर असणाऱ्या शेंकडों नावांचे ताफे तयार करवून त्यांचे करवीं आपलें सैन्य परतीरावर उतरविलें होतें. (व्हिं. स्मिथ, पृ. ५५) या नौका सिंधुनदीच्या तीरावर राहणाऱ्या हिंदु कारागिरांनींच तयार केलेल्या होत्या याची साक्ष ग्रीक इतिहासकार आरियन, कर्टिस वगैरे आपल्या ग्रंथांत देतात. अलेक्झांडर हिंदुस्थान सोडून परत आपल्या देशास जाण्यास निघाला असतां त्यानें आपला सेनानायक नीयरकस यास आपल्या सैन्याचा बराचसा भाग सिंधुनदांतून सिंधुसागरावाटें इराणच्या आखातांत आणण्यासाठीं बजावलें असतां त्या सेनानायकानें आपलें ८००० सैन्य, हजारों घोडे व इतर मुबलक सामग्री बरोबर घेण्यासाठीं जवळजवळ एक हजार जहाजें हिंदुस्थानांतून घेतलीं होतीं असें डिओडोरस

म्हणतो; तर ॲरिअसचें म्हणणें आहे कीं, आठशेंच नौका होत्या. याचे उलट ईजिप्तचा राजा टॅलेमी हा या सैन्यवाहक नौका दोन हजार होत्या असें म्हणतो, व ही माहिती अधिक विश्वसनीय असावी असा इतिहासज्ञांचा अभिप्राय आहे. या सर्व नौका हिंदुस्थानांतील कारागिरांनीं हिंदुस्थानांतच हिंदी लाकडाच्या बनविल्या होत्या असें यावरून निःसंशय सिद्ध होतें. याबद्दल मुख्य विश्वसनीय लेखक डॉ. व्हिन्सेंट व डॉ. रॉबर्टसन् हे होत व त्यांचें म्हणणें असें आहेः—

डॉ. व्हिन्सेन्ट म्हणतो—" सिंधुनदावरील नाविक व्यापारामुळें ॲलेक्झांडरला या नौका पकडून घेणें, बांधणें, भाड्यानें घेणें अथवा विकत घेणें शक्य होतें व याचेंच त्यानें आरमार तयार केलें. त्याच्या सैन्यांत १ लक्ष २४ हजार सैनिक असून त्याचा बराचसा मोठा भाग झेलम (हडॅप्सिस) वर ठेवून, व मुख्य लढाऊ भाग घेऊन त्यास हायफॅसिसला नेलें व तेथून हें सैन्य झेलमला परत आणलें तें ॲरियननें म्हटल्याप्रमाणें ८०० होड्यांतून आणलें असावें यांत मुळींच अतिशयोक्ति दिसत नाहीं. स्ट्रॅबो म्हणतो कीं, या सैन्याचे छावणीजवळच इमोडस गांव होतें व या ठिकाणीं देवदार, गंधतरु व सागवान या झाडाचीं बनें होतीं. ॲलेक्झांडरनें तक्षिला या गांवीं येण्यापूर्वीच असाक्नोनी या गांवीं पुष्कळ होडया–नौका तयार करवून घेतल्या होत्या. "

डॉ. रॉबर्टसन् म्हणतोः—पंजाबमध्यें जलपर्यटन करण्यास योग्य अशा मोठमोठ्या नद्या असल्यामुळें या देशांतील व्यवहार नावांमधूनच होत असे व त्यामुळें विजयी राजास सहज व एकदम मिळवितां येतील इतक्या पुरेशा नावा या देशांत सदैव तयार असत व त्या जमवून एकत्र संघटित करणें अगदीं सोपें जाई. सेमिरामिस राणीच्या हिंदुस्थानवरील स्वाऱ्यांचीं लिहिलेलीं वर्णनें विश्वासार्ह धरल्यास तिला प्रतीकार करण्यास सिंधुनदावर ४००० नावांचें आरमार सज्ज होतें असें दिसतें. त्याचप्रमाणें गझनीच्या महमुदाच्या स्वाऱ्यांच्या वेळींहि इतक्याच नावांचें आरमार त्यास तोंड देण्यास जय्यत तयारींत होतें हीहि माहिती महत्त्वाची आहे. ऐन–ए अकबरीच्या माहितीप्रमाणें मोंगलकालींहि एकट्या टट्टाच्या सरकारांत (सिंध प्रांत) सुमारें ४०,००० वेगळाल्या आकाराच्या नावा सांपडत.

ॲरियनच्या माहितीप्रमाणें जहाजें बांधण्याठीं गोदी असून ३० वल्हीं लावून वल्हवतां येणारीं पसरट जहाजें व लढाऊ गलबतें व वाहतुकी नावा झथरोईलोक (सिंध प्रांतांतील) बांधत असत.

या सर्व माहितीवरून सम्राट् चंद्रगुप्त मौर्याच्या वेळीं (ख्रि. पू. ३२०) जहाजें बांधण्याचा धंदा उर्जितावस्थेंत असून त्यांची निपजहि मोठ्या प्रमाणावर होत असे हें उघड आहे. हा धंदा व ही निपज मौर्यकालांत सरकारी रीत्या होत असे व त्यावर सरकारी नियंत्रण असे. जहाजें बांधणाऱ्या कामगारांस सरकारांतून वेतन मिळत असे, त्यांना स्वतंत्र रीतीनें हा धंदा करण्याची मनाई असे असें मॅगास्थिनीज म्हणतो. हें खरें असलें तरी स्ट्रॅबोच्या माहितीप्रमाणें या सरकारी नावा जलपर्यटन करणारांस व समुद्रावरून व्यापार करणारांस भाड्यानें देण्यांत येत असत. सम्राट् चंद्रगुप्तानें आपल्या राज्याची सुंदर व्यवस्था करून गंगासागरापासून तों अरबी समुद्रापर्यंतचा उत्तर हिंदुस्थानचा सर्व प्रदेश आपल्या आधिपत्याखालीं आणून साम्राज्यास जोडला होता. याच्या रक्षणार्थ त्यानें आपलें युद्धखातें निर्माण केलें होतें. या खात्यांत प्रमुख असे तीस अधिकारी नेमलेले असून त्यांमध्यें त्यानें खात्यांची वांटणी केली होती. तिचें स्वरूप साधरणतः एणेंप्रमाणें असे. (१) विभाग पहिला. याचें कार्य दर्यासारंग याच्या सहकार्यानें चाले. (२) विभाग दुसरा. यामध्यें वाहतुक, पुरवठा, सैन्यनोकरी यांची व्यवस्था असे. यांतच रणशिंग फुकणारे, मोतद्दार, यंत्रकार, शिल्पकार, गवत व जंगल कापणारे यांचा समावेश होई. (३) विभाग तिसरा. याकडे पायदळाची व्यवस्था असे. (४) चवथा विभाग घोडदळाचा. (५) पांचव्याकडे रथांची व्यवस्था, आणि (६) सहाव्या विभागाचें काम हत्तींसंबंधाचें असे. ज्यास आज ॲडमिरॅल्टी हें नांव आहे तिच्या मुख्याधिकाऱ्यास लॉर्ड ऑफ दि ॲडमिरॅल्टी म्हणतात. असाच अधिकारी चंद्रगुप्ताच्या वेळीं " नावाध्यक्ष " या नांवाचा होता. या अधिकाऱ्याकडे समुद्र, महासागर व नद्या यांजवरील व्यापार, आरमार, वाहतुक व जकात इत्यादि बाबींचे अधिकार सोंपविण्यांत येत असत व त्याला युद्धखात्यांत उपरिनिर्दिष्ट पहिल्या विभागांत स्थान होतें. एवढें महत्त्व त्या काळीं आरमारास दिलें जात होतें. यासंबंधीं सम्राट् चंद्रगुप्ताचा मुख्य सल्लागार व गुरु कौटिल्य नांवाचा ब्राह्मण होता. यानें " कौटिलीय अर्थशास्त्र " नांवाचा नामांकित ग्रंथ लिहिला असून त्याचें मराठी भाषांतर केसरीचे संपादक ज. स. करंदीकर यांनीं केलें आहे. त्यांतील ४९ व्या भागाकडे वाचकांनीं लक्ष पुरवावें. त्यांस असें आढळेल कीं, शंख, मोतीं वगैरे मिळविण्याचा उद्योग करणाऱ्या लोकांस सरकारी नावा भाड्यानें दिल्या जात असत. " शंखमुक्ताग्राहिणो नौका हाटकान् दद्युः "

(कौ. अ. भाग ४९). नद्यांतून व समुद्रांतून लहानमोठे प्राणी नेतांना त्यांच्या आकाराच्या मनानें भाडें घेत असत. जसें बकऱ्यासारख्या लहान चतुष्पादास एक माष, गाय, घोडा यांस तसेंच डोक्यावर व खांद्यावर बोजा घेणाऱ्या माणसास दोन माष, उंट व रेडा यांना चार माष, खटारगाडीला पांच माष असे निरनिराळे भाव ठरवून दिले असून ते वसूल करीत असत. असो.

सम्राट् चंद्रगुप्ताचें बलाढ्य साम्राज्य काबूल, कंदाहार, हीरात येथवर पसरलें असल्यानें त्याच्याशीं ग्रीक व रोमन राजांनीं सहकार्य संपादून व्यापारासाठीं या देशांशीं संबंध ठेविला होता व त्यामुळें हिंदुस्थानचा परदेशांशीं संबंध येऊन त्याचा व्यापार बराच समृद्ध होता हें सांगणें नकोच. यानंतरचा नामांकित सम्राट् अशोक यानें तर आपलें साम्राज्य अधिकच वाढविलें होतें व त्यानें स्वीकारलेल्या बुद्धधर्माचा प्रसारहि त्यानें पश्चिमेकडील देशांत धर्मभिक्षूंच्या द्वारें व्यवस्थितपणें चालविला होता. सीरिया, ईजिप्त, सीरिन, मॅसिडोनिया, एपिरस या पश्चिम एशिया व पूर्व युरपमधील राष्ट्राशीं व्यापारी हितसंबंध त्यानें जोडले होते व हें अर्थात् आपल्या हिंदुराष्ट्रीय आरमाराच्या बळावर होतें हें न सांगतांहि सहज लक्षांत येण्यासारखें आहे. याबद्दल नामांकित इतिहाससंशोधक व्हिन्सेन्ट स्मिथ म्हणतो कीं, अशोकानें सीलोन व इतर दूरच्या देशांशीं ठेवलेले संबंध लक्षांत घेतां त्याचेपाशीं प्रचंड आरमार व सेना होती हें तर कबूलच केलें पाहिजे. "When we remember Ashok's relations with Ceylon and even more distant powers, we may credit him with a sea-going fleet as well as an army" ["Indian shipping" by Mukerji, p. 113] चांचे लोकांपासून हिंदु व्यापाऱ्यांस होणाऱ्या उपद्रवाचें निवारण करण्याकरितां कांहीं हुकूमहि जारी केले होते व चांचे लोकांस जबर शिक्षा ठेवल्या होत्या. [ख्रि. पू. २३२]

अशोकानंतर उत्तर हिंदुस्थानांत कुशान राजे व दक्षिणेंत आंध्र राजे यांचें प्राबल्य होतें व या काळांत (आंध्र राजांचा काळ ख्रि. पू. २०० ते ख्रिस्तोत्तर २५० म्हणजे सुमारें ४५० वर्षें) आंध्र राजांचा सागरव्यापार व परदेशांशीं संबंध मोठा विस्तृत होता हें आर. सेवेल यानें इंपीरिअल गॅझेटीअर, न्यू एडिशन, व्हॉल्यूम २ पान ३२५ वर नमूद केलें आहे त्यांतील एक दोन उतारे पाहण्यासारखे आहेत. "The Andhra period seems to have been one of considerable prosperity. There was trade both overland and by sea

with Western Asia, Greece, Rome and Egypt, as well as with China and the East....A number of Jews fleeing from Roman persecution seem to have taken refuge among the friendly coast by people of South India and to have settled in Malbar." याचा सारांश कीं "आंध्र काळांत हिंदुस्थानची फार भरभराट होती, व खुष्की व सागरव्यापार पश्चिम एशिया, ग्रीस, रोम व ईजिप्त या देशांशीं चालू होता. तसाच तो चीन व पूर्वेकडील इतर देशांशीं चालू असे. रोमन लोकांनीं माजविलेल्या धर्मच्छळानें गांजलेले कित्येक यहुदी लोक तो देश सोडून दक्षिण हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील स्नेहानुकूल लोकांचा आश्रय करून त्यांनीं मलबारांत आपली वस्ती केली."

उत्तरेकडील कुशान राजांचा रोमशीं व्यवहार चालू असल्यानें रोममधील सोन्याचीं नाणीं हिंदुस्थानांत येऊं लागलीं, व अशा रीतीनें पश्चिमेकडून हिंदुस्थानांत दरवर्षी हजारों रुपयांचें सोनें या देशांत येई. हा संबंध इ. स. च्या पहिल्या तीन शतकांत फार दृढ होता. हिंदुस्थानचा रोमशीं व्यापारी संबंध विशेषतः ऑगस्टस नांवाच्या राजाच्या वेळेपासून अधिक वाढला. तत्पूर्वी अशोकचे वेळेपासून ईजिप्तशीं जास्त व्यापार असे. दक्षिणेंत तामीळ राजांनीं बलिष्ठ आरमार ठेवलें होतें. ग्रीक लोक स्वतःस आयोनीयन म्हणवून घेत असत व त्याचाच अपभ्रंश "यवन" असा झाल्यानें संस्कृत वाङ्मयांतील यवन हा शब्द ग्रीकवाची दिसतो असा इतिहासज्ञांचा अभिप्राय आहे. इ. स. च्या दुसऱ्या शतकांत व्यापाराच्या निमित्तानें कित्येक रोमन व ग्रीक लोक या देशांत, विशेषतः दक्षिण प्रांतांत वस्ती करून राहूं लागले व यांपैकीं कांहीं लोकांचा सैन्यांतहि शिरकाव झाला होता. इतकेंच नव्हे तर तामील राजांच्या अन्तेवासी रक्षकांचें (Body-guard) पथक यवनांचें व म्लेच्छांचें होतें असें व्हिन्सेन्ट स्मिथ सांगतो, "पेरिप्लस ऑफ दि एरिथ्रियन सी" (इ. स. १००) आणि "टॉलेमीज् जॉग्रफी" (इ. स. १४०) या ग्रंथांतील माहितीवरून भडोच हें पश्चिम हिंदुस्थानचें मोठें व्यापारी शहर व बंदरही होतें. याखेरीज सौपारा (वसईजवळील), कलीना (कल्याण) वगैरे बंदरेंहि होतीं. पेरिप्लसच्या माहितीवरून कारोमंडल किनारा व मलबार यांच्यामध्यें सागरव्यापार चालू असे हें स्पष्ट होतें. समुद्रव्यापाराचे मार्गहि स्पष्ट दिले आहेत ते असेः—"जहाजें बेरेनिकाहून निघून ताम्रसमुद्र ओलांडून मौझा बंदरास लागत व तेथून

निघून ओकेलिसला पाणी घेण्याकरतां थांबत. नंतर अरबस्तानच्या किनाऱ्या-किनाऱ्यानें एडनवरून केनलायेलपर्यंत व येथें उत्तर हिंदुस्थान व दक्षिण हिंदुस्थानचे मार्ग विभिन्न होत असस. यांपैकीं कांहीं सिंधुसागरकडे व कांहीं मलबार मार्गाला लागत. टॉलेमीनें लिहिलेल्या भूगोलांत सिंधुसागर ते गंगासागरापर्यंत चालणाऱ्या सागरव्यापाराच्या बंदरांची माहिती दिली आहे त्यांत सुरत, मंगरोळ (गुजरांथप्रांत), अरिएक (महाराष्ट्र), सौपारा, मुझिरिस, बकारी, मच्छलीपट्टम, कोनारक वगैरे प्रमुख नांवें येतात. कावेरी नदीच्या उत्तर किनाऱ्यावरील मरुवारपक्कम बंदर असून त्यांत समुद्रद्वारें येणारा माल उतरण्यासाठीं गोदी, वखारी वगैरे बांधल्या होत्या. त्या प्रांतावर चोल राजांचा अमल असे. समुद्रावरून रात्रीं प्रवास करणाऱ्या गलबतांच्या सुरक्षितेसाठीं समुद्रांत दीपगृहें light-houses बांधलीं होतीं. मार्कअन्टनी (खि. पू. ३०) ते जस्टिनियन (इ. स. ५५०) पर्यंत उत्तर हिंदुस्थानचा व रोमचा व्यापारी संबंधच नव्हे, तर राजकीय संबंधहि होता व याचें कारण रोमचें पार्थियन्स व सेनियन्स लोकांशीं युद्ध चालूं असल्यामुळें रोम व हिंदुस्थान यांचेमधील व्यापारांत खंड न पडावा म्हणून हिंदुस्थानशीं स्नेहसंबंध ठेवणें रोमला आवश्यकच होतें.

प्लिनी, टॉलमी व पेरिप्लस यांच्यानंतरचा महत्त्वाचा लेख म्हणजे कॉसमॉस इंडिकोप्लस्टिस (इ. स. ५३५) या ग्रंथकारानेंहि हिंदुस्थानच्या सागरव्यापाराची व बंदराची माहिती दिली असून कल्याण–सुरत ते मलबारपर्यंत पुष्कळ नांवाचा निर्देश केला आहे. या लेखकाच्या मतें या कालांत चीनशीं हिंदुस्थानचा व्यापार विशेषतः सीलोनच्या मार्गें होत असे, व पूर्वेकडील व्यापारांत सीलोनला फार महत्त्व होतें. याच लेखकानें असें नमूद करून ठेवलें आहे कीं इ. स. पांचव्या शतकांत हिंदुस्थानचा इराण, एथिओपिया या देशांशीं व्यापार असून हजारों जहाजें या कामाप्रीत्यर्थ सागरावर जलपर्यटन करीत असत. " A great resort of ships from all parts of India and from Persia and Ethiopia, and in like manner it despatched many of its own to foreign ports. [Indian shipping, Mukerji, p. 141] आंध्रलोक हे हल्लींच्या तेलगू लोकांचे पूर्वज होत. यांचा मुलुख कृष्णा व गोदावरी यांच्या मुखांमधला समुद्रकिनारा होय. चंद्रगुप्ताच्या काळांत यांची शूरत्वाबद्दल फार प्रसिद्धि होती. यांनीं अशोकाचें सार्वभौमत्व मान्य केलें होतें, पण अशोकाच्या मृत्यूनंतर आंध्रांचा

राजा सिन्धुक यानें अशोकाचें माण्डलिकत्व झुगारून आपल्या स्वातंत्र्याची द्वाही फिरविली. या आंध्र राजवंशानेंच महाराष्ट्रावर सुमारें दोनशें वर्षे राज्य केलें. यांचीच एक शाखा महाराष्ट्रांत उतरली व तिनें आपलें प्रतिष्ठान अथवा पैठण येथें स्वतंत्र राज्य स्थापन केलें. ही शाखा व त्यांचे वंशज स्वतःस आंध्रभृत्य ही संज्ञा लावून घेत असत. या शाखेचें नामाभिधान शातवाहन असें प्रसिद्ध आहे, व याचाच अपभ्रंश " शालिवाहन " असा झाला. या राजांचीं नांवें व वंशावळ वायु, मत्स्य, विष्णु, भागवत इत्यादि पुराणांतून आढळते. या राजांनीं महाराष्ट्रावर ख्रि. पू. ७३ ते इ. स. २१८ पर्यंत राज्य केलें. यांच्या आमदानींत भडोच हें व्यापाराचें मोठें बंदर होतें. या बंदरांतून पश्चिम देशांतील पुष्कळ तऱ्हेच्या मालाची हिंदुस्थानांत आयात होई व या देशांतील इमारती दगड, कापसाचीं वस्त्रें वगैरे मालाची निर्यात होत असे. भडोचखेरीज कोंकणांत वसईनजीक सोपारा हेंहि दुसरें एक बंदर असे. कल्याण, सेमुल्ला (चौल), मंडगोरा (मांदार), महाडजवळचें पाळ, मेली जयगड वगैरेहि व्यापारी बंदरें होतीं.

यांच्यानंतर महाराष्ट्रांत व दक्षिणेंत अनेक राजघराणीं उदयास आलीं व त्यांचा अमल इ. स. २१८ ते ५५० पावेतों होता व त्यांत मुख्यत्वें अभीर, भोज, रठ्ठ, राष्ट्रिक हीं नांवें आढळतात. यानंतर इ. स. सहाव्या शतकांत अयोध्येहून मनूचे वंशज हारित व मानव्य यांच्या वंशजांपैकीं एक पराक्रमी पुरुष जयसिंह हा अयोध्येहून महाराष्ट्रांत आला व त्यानें राष्ट्रकूटांचा शेवटचा राजा इंद्र याचा पराभव करून आपली गादी स्थापन केली. तो आपल्या घराण्यास " चालुक्य " म्हणवीत असे. याच चालुक्यांचें महाराष्ट्रावर इ. स. ५५० ते इ. स. ७७३ पर्यंत प्रभुत्व होतें. या वंशांतील दुसऱ्या पुलकेशीनें इ. स. ६१० ते ६४२ या कालांत राज्य केलें. यानें वनवासीच्या कदंबराजांस जिंकलें व कोंकणच्या मौर्य घराण्यासहि आपल्या सत्तेस शरण यावयास लावलें. पश्चिम समुद्रकिनाऱ्यावर पुरी नांवाचें एक मोठें शहर होतें तें पुलकेशीनें आपलें सैन्य शंभर गलबतांत घालून त्यांच्याकडून जिंकवून घेतलें. यावरून त्याकाळीं हिंदुस्थान आरमारी हल्ले व लढाया यांस अपरिचित नव्हता हें उघड आहे. याच राजानें उत्तरेकडील कनोजचा नामांकित राजा हर्षवर्धन हा दक्षिण प्रांतावर स्वारी करावयास आला असतां त्यास पराभूत केलें, व आपली सरहद्द उत्तरेस नर्मदा नदी इच्या तटाकावर आपलें सैन्य ठेविलें. याच्या दरबारीं इराणच्या खुस्रू राजाचा वकील होता हें मागें एका प्रकरणांत येऊन गेल्याचें वाचकांच्या स्मरणांत असेलच.

आपण या प्रकारणांत चंद्रगुप्त सम्राटापासून (ख्रि. पू. ३२२) ते चालुक्या-पर्यंत म्ह. इसवी सन ७५० पर्यंत इतिहासाचें संक्षिप्त पर्यालोचन करून एवढ्या काळांत हिंदूंचा सागरव्यापार जगतांतील त्यावेळच्या मोठमोठ्या शहरांशीं होत असून सागरावर त्यांचा कसा ताबा होता याविषयीं ऊहापोह केला. महाराष्ट्राच्या दक्षिण प्रदेशांत चोल, केरळ व पांड्य हीं घराणीं राज्य करीत असत. त्यांचे वेळीं चोल राजांचें राज्य कारोमांडल किनाऱ्यावर असून ते फक्त समुद्रकिनाऱ्यानें व्यापार न करतां महासमुद्रांतहि जात असत व त्यांनीं आपली सागरसेना वसाहतीसाठीं मलायापर्यंत पाठविली होती हें इतिहासावरून स्पष्ट होतें. व्हिन्सेन्ट स्मिथ म्हणतोः— "Ancient Tamil literature and the Greek and Roman authors prove that in the first two centuries of Christian era, the ports on the Coromondal or Chola coast enjoyed the benefits of active commerce with both East and West. The Chola fleets did not confine themselves to coasting voyages, but boldly crossed the Bay of Bengal to the mouths of the Ganges and the Irravaddy and the Indian ocean to the islands of the Malaya archipelago." याचा अर्थ असा कीं, "प्राचीन तामिळ साहित्य व ग्रीक व रोमन ग्रंथकारांचीं लिखाणें यांवरून हें सिद्ध होतें कीं, इ. स. च्या पहिल्या दोन शतकांत कारोमांडल (चोल) किनाऱ्या-वरील बंदरांस पूर्व–पश्चिम देशांतील व्यापाराचा पूर्ण फायदा मिळे. चोल राजांचीं आरमारी जहाजें फक्त किनाऱ्यालगतच्याच व्यापारावर न विसंबतां धैर्यानें गंगा-सागरांतून गंगानदी व इरावती नदी यांच्या मुखांजवळ व हिंदी महासमुद्रांतून मलाया द्वीपसमूहांतील बेटांपर्यंत जलपर्यटन करून येत."

तामिळ साहित्यावर अधिकारयुक्त वाणीनें लिहिणारे लेखक मि. पिले यांच्या मतें तामिळ व्यापारी जावा व सुमात्रा या बेटांवर जाऊन व्यापार करीत असत. याच लेखकाच्या मतानें दक्षिण ब्रह्मदेश किंवा पेगू प्रांत तेलगू राजांनींच जिंकला व त्यावरून पेगूच्या लोकांना उत्तर ब्रह्मदेशी लोक "तैलंग" समजतात. तामिळ राजांशिवाय प्राचीन कलिंग देशचे राजेहि मोठीं आरमारें ठेवून आपला सागरव्यापार चालवीत असें दिसतें. ख्रि. स. पूर्वी निदान ८०० वर्षें तरी गंगा नदी ते कृष्णा नदी यांजमधील पूर्वेकडील प्रांतावर कलिंग राजे राज्य करीत होते. या राजांच्या शिलालेखांवरून हंटर आपल्या ओरिसानामक पुस्तकांत म्हणतो कीं, कलिंग देश

दा. क्र. ६४९५

ऱ्या काळीं व्यापाराचें मोठें केन्द्र असे व येथून सुंदर मलमल परदेशीं जात असे. गंगासागराच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील कांहीं धाडसी हिंदु लोक इ. स. ३०० च्या सुमारास मर्तबान सामुद्रधुनीच्या तीरावर वसाहत करून राहूं लागले. यांपैकीं "सद्धामनगर" अथवा थट्टन हें प्रमुख स्थान होतें असें सेंट जॉन जर्नल रॉयल एशिआटिक सोसायटी १८९८ मध्यें लिहितो हेंहि लक्षांत घेणें अवश्यक आहे.

कलिंग देशांतील कांहीं लोक आपला देश सोडून इ. स. ७५ च्या सुमारास एक लहानसा गलबतांचा काफिला घेऊन निघाले व मोठ्या धैर्यानें गंगासागर व हिंदी महासागर ओलांडून जावा नांवाच्या बेटास लागले. तेथें त्यांनीं वसाहतीस प्रारंभ केला. या संबंधानें एलफिनस्टन आपल्या हिस्टरी ऑफ इंडिया या पुस्तकांत लिहितो कीं:—"The histories of Java give account of a numerous body of Hindus from Kalinga who landed on this island, civilized the inhabitants, and who fixed their date of arrival by establishing the Era still subsisting, the first year of which fell on the 75th year after Christ......... decisively proved by the Chinese pilgrim in the end of the 4th century who found Java entirely peopled by the Hindus and who sailed from Ceylon to Java and from Java to China in ship manned by crews professing the Brahmanical religion." याचा अर्थ:—"जावाचे ऐतिहासिक ग्रंथावर खात्रीलायक पुरावा मिळतो त्यावरून कलिंग देशांतील बरेचसे हिंदु जावास गेले व त्यांनीं तेथील लोकांस सुसंस्कृत केलें व आपल्या आगमनाचा काळ निश्चित करून तेथें आपला शक चालू केला, तो अजून प्रचारांत आहे. तो काळ म्हणजे ख्रिस्तानंतर ७५ वर्षें हा होय.......चौथ्या शतकाच्या अखेरच्या वर्षांतील चिनी प्रवाशांच्या वर्णनावरून हें स्पष्ट होतें कीं, जावा बेटामध्यें पूर्णपणें हिंदूंची वसाहत असून ते सीलोन ते जावा, व जावा ते चीन यांतील सागर–महासागरावर गलबतांतून प्रवास करीत व या गलबतांवरील नावाडी ब्राह्मणधर्माचे असत." फर्ग्युसन आपल्या "इंडियन आर्किटेक्चर" नामक पुस्तकांत लिहितो कीं, बुद्धधर्मी हिंदु लोकांनीं कृष्णा व गोदावरी या नद्यांच्या मुखांजवळील बंदरावरून निघून पेगू, कांबोडिया व जावा येथें वसाहती केल्या होत्या हें अमरावतींत सांपडलेल्या अवशेषांवरून सिद्ध होतें.

उत्तरेकडील कनोजच्या प्रभाकरवर्धनानें आपलें साम्राज्य गंगासागरापासून सिंधुसागरापर्यंत वाढवून यांमधील गांधार, सिंध, गुर्जर देश, लाट व मालवा या सर्व देशांस जिंकून आपल्या साम्राज्यांत मिळवून घेतलें त्यावेळीं (इ. स. ५५०–६००) गुजराथेंतून कांहीं देश सोडून पळून जाणारे वरील सर्व देशांतील लोक गुजराथच्या बंदरांतून निघून जावाकडे वसाहतीस गेले असतील यांत नवल नाहीं. प्रभाकरवर्धनाचा सुप्रसिद्ध पुत्र श्रीहर्षवर्धन या सम्राटानें इ. स. ६१० ते ६४२ या काळांत याच देशावर आणखी स्वाऱ्या केल्या व यानंतरच्या काळांत इ. स. सातव्या शतकांत तुर्की लोक, इ. स. ६३७ मध्यें अरबी लोक व चिनची फौज असे मगध देशांतून श्रीहर्षवर्धनाच्या निधनानंतर बाम्मियनपर्यंत जाऊन त्यांनीं बुद्ध राजे साहारींचा पराभव केला व या धामधुमीच्या काळांत उत्तर हिंदुस्थानांतून बरेच लोक सिंध व गुजराथच्या बंदरांतून निघून जावाच्या सुपीक व भरभराटीच्या हिंदु वसाहतींत गेले असल्यास नवल नाहीं. आतांपर्यंत सिंध, गुजराथ, महाराष्ट्र, चोल, केरळ, पांड्य व कलिंग इत्यादि राजांच्या सागरावरील आरमाराची व जलपर्यटनाची माहिती दिल्यावर गंगासागरावरील देश वंग अथवा बङ्गाल येथील लोकांच्या एतद्विषयक चळवळींचा परामर्ष घेणें अवश्य आहे.

कालिदासाच्या " रघुवंशा " मध्यें पुढील श्लोक आहे:—

> वङ्गानुत्खाय तरसा नेता नौसाधनात्यतान् ।
> निचखान जयस्तम्भं गङ्गास्रोतोऽन्तरेषु च ॥

रघुराजानें वङ्ग लोकांशीं युद्ध करीत असतां एका बेटावर आपलें निशाण रोवलें व नंतर तो तेथून परतला असा या श्लोकाचा अर्थ आहे. यावरून वङ्ग देशांतील लोक पुरातन काळीं लढवय्ये होते खास. सर्वच राष्ट्रांना किंवा देशांना पडता काळ असतो, परंतु त्या पडत्या काळावरून त्या देशांतील लोकांच्या स्थिर स्वभावाचें अनुमान करणें किंवा निश्चित सिद्धान्त बांधणें न्याय्य होणार नाहीं. प्राचीन काळांतील बंगाल देशांतील राजेलोकहि इतर राष्ट्रांप्रमाणेंच धाडसी व शूर होते व याचें प्रत्यन्तर इ. स. पूर्वी ५५० च्या सुमारास बंगालचा राजपुत्र विजय आपल्या ७०० अनुयायांसह आपला देश सोडून समुद्रमार्गानें कलिंग देशाच्या आणि चोल देशाच्या किनाऱ्या किनाऱ्यानें लंकेस गेला व तें बेट जिंकून त्यानें त्या बेटास आपलें नांव दिलें व तेव्हांपासून त्या बेटास सिंहलद्वीप म्हणूं लागले. विजयाचें घराणें सिंहल

या नांवानें ओळखिलें जाई. याचे पूर्वकालींहि भागलपूर नजीकच्या पंपा येथील बंगाली लोक कोचीन–चीनमध्यें जाऊन राहिले होते असें ऱ्हिस डेव्हिस आपल्या "बुद्धिस्ट इंडिया"मध्यें लिहितो. बंगाली शिल्पकारांनीं आपल्या कलाकौशल्याचा पगडा नेपाळमध्यें बसविला व त्याचप्रमाणें चोलकलिङ्ग देशीय सागरप्रवाशी लोकांप्रमाणेंच बङ्गाली शिल्पकार जावा येथील बोरुबदुर बंदरांत काम करीत होते हें त्या ठिकाणच्या बंगाली तऱ्हेच्या शिल्पावरून सहज दिसतें असें प्रो. राधाकुमुद मुकरजी म्हणतात व त्यांत पुष्कळ तथ्य आहे. बंगाली लोकांतहि बुद्धधर्माचा बराच प्रसार झाला होता व त्या धर्माच्या प्रसारार्थ वङ्गदेशीय बुद्धधर्मी लोकहि चीन व ब्रह्मदेशांत गेले असले पाहिजेत. मि. हॅवेल आपल्या "इंडियन स्कल्पचर अँड पेंटिंग" या ग्रंथांत लिहितोः—From the Seaports of her Eastern and Western coasts India sent streams of colonists, missionaries and craftsmen all over southern Asia, Ceylon, Siam and far distant Cambodia. Through China and Korea, Indian art entered Japan about the middle of the sixth century." "हिंदुस्थानच्या पूर्वपश्चिम किनाऱ्यांवरून वसाहती, धर्मोपदेशक व कारागीर लोकांचे थवेच्या थवे दक्षिण एशिया, सीलोन, सयाम व कांबोडियासारख्या दूरच्या देशापर्यंत गेले होते. चीन व कोरियामधून हिंदी शिल्पाचा जपानमध्यें इ. स. च्या सहाव्या शतकांत प्रवेश झाला." बंगाली लोकगीतें व लोककथा यांजमधून त्यांचें प्रमुख दैवत श्री चण्डिकादेवी हिचें वर्णन असून धनपति, श्रीमंत, चंदसौदागर इत्यादि वङ्गदेशीय व्यापाऱ्यांच्या समुद्रपर्यटनाचें वर्णन सुरस केलेलें असून श्रीमान व्यापाऱ्यांच्या व्यापारी नौका कारोमांडल किनारा, सीलोन, मलाक्का, जावा, व चीनपर्यंत जात असत हा त्या लोकगीतांचा विषय आहे. पद्मपुराण अथवा मानसमङ्गल सुमारें पन्नास लेखकांनीं लिहिलें असून त्यांतील सुरस कथा समुद्रपर्यटनासंबंधाच्या आहेत. इ. स. च्या तेराव्या शतकांत नरेन्द्रदेव नांवाचा एक बंगाली कवि होऊन गेला. त्यानें चंद सौदागरच्या सागरपर्यटनाचें सुरस वर्णन केलें आहे. पूर्वबंगालमधून नाविक मिळत असत व यांच्या जहाजांना काव्यमय नांवें देत असत. गङ्गाप्रसाद, सागरफेणा, हंसरव, राजवल्लभ अशा प्रकारचीं तीं नादमधुर नांवें असत. कविकङ्कण चण्डी यानें आपल्या ग्रंथांत धनपति व्यापाऱ्याचा काफिला सीलोनकडे गेल्याचें रसभरित वर्णन केलें आहे. त्यांतील मुख्य नौकेचें नांव "मधुकर" असें होतें. इतर नांवें दुर्गावरा, गौराखी, संखचुरा, सिंहमुखी, चंद्रपान,

छोटामुखी अशा प्रकारचीं हीं नांवें होतीं. या काळांतील बंगालचीं मुख्य व्यापारी शहरें सातगांव, सोनारगांव, चंपा अथवा भागलपुर इत्यादि असलीं तरी मुख्य शहर ताम्रलिप्त हें होतें व येथें फार मोठें बंदर बांधलें होतें. या शहराचें अस्तित्व अशोकाच्या पूर्वकाळींहि होतें इतकें तें जुनें बंदर होतें. याचें वर्णन पेरिप्लस, इत्सिंग वगैरे पाश्चात्य लेखक व कांहीं चिनी प्रवाशांनीं केलें आहे. बुद्धधर्मीय हिंदी लोकांनीं वङ्ग, कलिङ्ग, गांधार, सौराष्ट्रांतून चीनमध्यें शतकाशतकांत हजारों धर्मोपदेशक पाठवून बुद्धधर्माची दीक्षा तेथील लोकांस दिली हें सुप्रसिद्धच आहे. विस्तारभयास्तव त्यांचे कथन करण्याची येथें आवश्यकता नाहीं. असो.

उत्तर हिंदुस्थानांत गुप्त घराण्याचें साम्राज्य इ. स. ३२० ते ५५० पर्यंत राहिलें. नंतर ठाणेश्वराचें वर्धन घराणें पुढें येऊन त्यानें आपल्या साम्राज्याचा विस्तार केला. त्यांमधील श्री हर्षवर्धन हा पहिला सम्राट् होय. यानें दक्षिण हिंदुस्थानावर स्वारी केली, परंतु महाराष्ट्राचा सम्राट् पुलकेशी (दुसरा) यानें त्यास पराभूत केलें (इ. स. ६२०). या हर्षाच्या काळांत व तत्पूर्वी गुप्त सम्राटांच्या काळांतहि पश्चिम देशांशीं हिंदुस्थानचा सागरावरील व्यापार चालू असून इ. स. च्या पांचव्या शतकांत इस्पहानच्या हमझाच्या मतें युफ्रेटिस नदीवरच्या हीरा बंदरावर हिंदूंचीं व चिनी लोकांचीं गलबतें नांगरून व्यापाराकरतां येरझारा करीत असलेलीं दिसत असत (यूल ते कॅथे). इ. स. ५२६ मध्यें कॉसमॉस या पाश्चिमात्य प्रवाशाला सिंधु (देवल) व सोरट (वीरावल) या बंदराचा सीलोनच्या व्यापाऱ्यांशीं घनिष्ट संबंध दिसला. इ. स. च्या सहाव्या शतकांत हूणांच्या त्रासामुळें उत्तरेकडील जाट लोकांनीं हिंदुस्थान सोडून बहारीन सामुद्रधुनींतील बेटांत (जावा) प्रयाण केलें. ह्युएनत्संग या चिनी प्रवाशाच्या मतें इ. स. सहाव्या शतकांत हर्षवर्धनांच्या सौराष्ट्र राज्यांतील लोकांची भरभराट त्यांच्या सागर व्यापारावर अवलंबून होती. मुसलमानांच्या पहिल्या आक्रमणांत (इ. स. ६३० ते ७७०) जाट लोकांनीं त्यांस कोंकण व गुजराथ प्रांतांत प्रतीकार केला, कारण ते उत्तम दर्यावर्दी व लढवय्ये असत. जाट लोकांप्रमाणेंच सिंध, कच्छ व गुजराथ प्रांतांतील इतर हिंदूहि दर्यावर्दी असत, त्यांत प्रमुखतः चापा व चावज वंशाचे लोक द्वारका, सोमनाथ या भागांत उदयास येऊन त्यांनीं आपली सत्ता अनहिलपट्टण येथें प्रस्थापित केली.

चिनी प्रवासी इत्सिंग हा हिंदुस्थानांत इ. स. ६७३ मध्यें आला. त्यानें सुमारें ७० चिनी प्रवाशांची माहिती संकलित केली. त्यावरून या काळांत हिंदुस्थानचा

चीनशीं समुद्रव्यापार जोरानें चालू असे हें सिद्ध होतें. ब्रह्मदेश ते चीनपर्यंत व मलायाच्या द्वीपकल्पांत सर्वत्र हिंदूंच्या वसाहती पसरल्या असून त्यांनीं बांधलेल्या बंदरांचा व्यापारी जहाजांस फार उपयोग होत असे. इत्सिंगच्या मतें सुमारें दहापेक्षां अधिक वसाहती सर्वत्र पसरलेल्या असून त्यांची संस्कृतिहि या बेटावर पसरली होती. सुमात्रांत श्रीभोज, जावांत कलिंग, बोर्नियोंत महासीन, बली बेटें व भोजपारा यांमध्यें हिंदूंच्या वसाहती होत्या. बोधिधर्मानें प्रथमतः चीनमध्यें बुद्धधर्माचा प्रसार करून नंतर (इ. स. ५७३–६२१) जपानकडे लक्ष वळविलें. मध्यहिंदुस्थानांतील एक कार्यवाह सबकाकरानें चीनमध्यें (इ. स. ७१६ ते ७३५) काम केलें व त्याचवेळीं तो खाजगी तऱ्हेनें जपानला गेला. त्यानें तेथील कुमेदेरा मंदिरांत (यामातो प्रांतामध्यें) बुद्धतंत्रांचा सात पुस्तकांचा संग्रह ठेवून दिला. बोधिसेन नांवाचा एक हिंदु धर्मोपदेशक जपानला इ. स. ७२६ मध्यें गेला होता. इ. स. ७९९ मध्येंहि एक हिंदी प्रवाशी बोटींतून वाहत वाहत जपानच्या किनाऱ्याला लागला. त्यानें आपल्या जवळची कापसाची सरकी जपानी लोकांस नजर केली! एप्रिल इ. स. ८०० मध्यें एक हिंदु जपानच्या किनाऱ्याला लागला व त्याचेजवळ असलेली सरकी, अवाजी, सानुकी, ज्यो व तोसा या प्रांतांत पेरली गेली अशी माहिती जपानी डॉ. ताका–कसू यानें आपल्या "व्हॉट जपानओज् टू इंडिया?" या पुस्तकांत नमूद केली आहे! इ. स. शतक दहा व अकरामध्यें दक्षिणेंतील चोल राजांनीं आपल्या राज्याचा विस्तार वाढवून सबंध कारोमांडल किनारा व सिंहलद्वीप आपल्या वर्चस्वाखालीं आणलें व सागरव्यापारहि वाढविला. यापैकीं एकानें इ. स. १०२५ मध्यें ओरिसा, बहार, बंगाल, गुजराथ हे भाग आपल्या अमलाखालीं आणले होते व गंगाकिनारा जिंकल्याबद्दल त्यानें "गंगा इ कोंडा चोल" ही पदवी धारण केली होती. यानेंच सीलोन, लकदीव, मालदीव बेटें जिंकून घेतलीं होतीं व नंतर निकोबार व अंदमान हीं गंगासागरांतील बेटें जिंकलीं. या चोल राजांनीं चीनला आपले व्यापारी मिशन व वकीलहि पाठविले होते. चोल राजांपैकीं राजराजा यानें आपलें आरमार जय्यत तयार केलें होतें व त्याचा पुत्र राजेन्द्र चोलदेव यानें पेगू व इंडो–चिनी द्वीपकल्पांत आरमारी स्वारी केली होती असें व्हिन्सेन्ट स्मिथ म्हणतो (पृ. ३४६).

याप्रमाणें आपण थोडक्यांत ख्रिस्तपूर्व ६०० ते ख्रिस्तोत्तर अकराव्या शतकापर्यंतचें हिंदु लोकांच्या सागरवर्चस्वाचें व सागरावरील व्यापाराचें उडतें आलोडन केलें त्यावरून काय निष्कर्ष निघतो तो थोडक्यांत पाहूं या.

पुराणवस्तुसंशोधनांत सांपडलेल्या वस्तु म्ह. शिल्प, नाणीं, चित्रकला व साहित्य या सर्वांच्या परिशीलनानें ऋग्वेदकालापासून तों तहत ख्रिस्तपूर्व ६०० वर्षेपर्यंत हिंदुस्थानचा व इतर जगताचा संबंध कसा होता, व बॅक्ट्रिया, खाल्डिया, इराण, इजिप्त (मिसरदेश) इत्यादि राष्ट्रांशीं हिंदुराष्ट्रांचा घनिष्ट व्यापारी व राजकीय संबंध असून हिंदूंचा सागरव्यापार व तद्रक्षणार्थ आरमार यांची प्रगति कशी होती हें पाहिल्यावर सम्राट् चंद्रगुप्ताच्या वेळीं प्रारंभिलेलें सागरकार्य व त्याचा अशोकाच्या काळांत झालेला व्याप व प्रसार, त्याचप्रमाणें साम्राज्यांच्या घडामोडी, आपसांतील युद्धें व महायुद्धें व देशांतील अशान्तता इत्यादिकांमुळें यत्किंचित्‌हि खंड न पडतां संबंध हिंदुस्थानचा सागरव्यापार सुरक्षितपणें चालत राहून त्याचें सागरवर्चस्व सारखें वाढतच राहिलें. त्याचें पुढारीपण जरी कालानुसार वेग-वेगळाल्या घराण्यांकडे गेलें तरी सबंध हिंदुस्थानचा असा सागरव्यापार परदेशांशीं पश्चिमेस ईजिप्तपासून तों थेट अरबस्तान, इराण, सीलोन, जावा व चीनपर्यंत चालू होता हें अनेक ऐतिहासिक पुराव्यांवरून निस्संशयपणें सिद्ध झालें असल्याचें वाच-कांच्या मनावर बिंबलेंच असेल. इ. सः च्या प्रारंभीं हिंदुस्थानचें साम्राज्यपद उत्तरेस कुशान घराणें व दक्षिणेस आंध्र घराणें यांजकडे आलें व दक्षिणोत्तर साम्रा-ज्याची विभागसीमा विंध्यपर्वताची रांग ठरल्यासारखी झाली होती तरी या दोन्ही साम्राज्यांचा रोमशीं अव्याहत व्यापार चालू होता हेंहि रोमन लेखकांच्या लिखाणा-वरून स्पष्ट होतें. उत्तरेकडून व दक्षिणेकडून कोंणता माल परदेशांत विक्री करतां जात असे त्याचाहि निर्देश या लिखाणांतून आढळतो. हिंदुस्थानमधील लोकांस पुरेसें कापडचोपड व इतर जिनसा ठेवून बाकीचा माल विक्रीकरतां परदेशांत पाठवीत असत. यावरून " प्रथम घरची गरज भागवा व नंतर व्यापार करा " ही शिस्त हिंदुस्थानांत पाळली जात असे हें उघड होतें व हीच प्रथा आजहि कित्येक प्रजा-हिततत्पर संस्थानिकांच्या कारभारांत कमज्यास्त प्रमाणानें पाळली जात असल्याचें दिसतें. हिंदुस्थानांतून मलमली, किनखाप, रेशमी कापड बाहेर पाठवीत पण दररोज लागणारें धान्य निर्यात करीत नसत हें लक्षांत घेण्यासारखें आहे. यावरून हिंदुराजे प्रथम आपल्या प्रजेचा उदरनिर्वाह व मनःसंतोष याकडे लक्ष देऊन नंतर अधिक असलेल्या वस्तुच परदेशीं पाठवीत व या रीतीनें देशाच्या उद्योगधंद्यांत, कलांत व समृद्धींत भर घालीत असत हें उघड दिसतें. **हिंदुस्थानमधील व्यापारी व राजे यांनीं परदेशाशीं व्यापार केला व राजकारण केलें तें**

प्रजाजनांस उपाशापोटीं ठेवून केलें नाहीं. कोणत्याहि देशाचें राष्ट्रीय सरकार असेंच करतें. हिंदुस्थाननें प्राचीन काळीं केलेल्या रसायनशास्त्रसंशोधनानें व्यवहारांत मोठीच क्रान्ति घडवून आणली होती व या ज्ञानसंपत्तीच्या भरंवशावरच हिंदुस्थान नानाप्रकारचे जिन्नस तयार करूं शके. रसायन व पदार्थविज्ञान या दोन्ही शास्त्रांत इतर शास्त्रांबरोबरच हिंदु लोकांनीं फार पुरातन काळीं प्रगति केली होती. या शास्त्रज्ञानाचा त्यांस शिल्पकारागिरींत व इतर हस्तकौशल्याचे पदार्थ निर्माण करण्यांत विपुल फायदा मिळे. हे जिन्नस परदेशी व्यापारांत फार मौल्यवान असत. यांपैकीं हिंदु लोकांनीं एकप्रकारची पूड तयार केलेली असे तिचा उपयोग दोन जड पदार्थ सांधण्याच्या कामीं होई. यास लुकण किंवा उकवण (हल्लींचें सीमेंट) म्हणत. तें इतकें घट्ट असे कीं वज्रप्रहारानेंहि तें तुटेना व म्हणून त्यास बृहत्संहितेंत "वज्रलेप" असें वराहमिहिरानें नांव दिलें आहे. तें अतिशय घट्ट असल्यामुळें त्याचा उपयोग मोठालीं मंदिरें, जयस्तम्भ किंवा स्तूप बांधण्यांत व किल्ल्याचे दगड बसविण्याच्या कामीं होत असे व आजहि शेंकडों वर्षांनंतर पुराणवस्तुसंशोधनांत सांपडलेले शिल्पाचे अवशेष जसेचे तसे टिकून राहिलेले दिसत आहेत ! यावरून हें लुकण केवढें उपयुक्त असेल व परदेशांत त्याची केवढी मागणी असावी व त्याला किती मूल्य येत असावें हें स्पष्ट होतें. याशिवाय यांत्रिककला, रंग, सुगंधी तैलपदार्थ, सुवासिक पदार्थ व उत्कृष्ट सुगंधी उत्तरें या देशांत तयार होत. या जिनसांस फार किंमत येत असे. कपड्यांना पक्के रंग देण्यासाठीं अनेक रंगीबेरंगी पदार्थ तयार होत असत त्यांत मंजिष्ठ हा पदार्थ सुप्रसिद्ध आहे. याचप्रमाणें निळी पदार्थ झाडापासून तयार करीत व विशिष्ट मिश्रण तयार करून त्याचें पाणी तलवारीस देत. त्यावर उत्तम शस्त्रें तयार करण्याचा धंदा चाले. याच पाण्याच्या तलवारी डेमोक्लिस राजा वापरीत असे हें लक्षांत ठेवण्यासारखें आहे. याप्रकारें पश्चिमेकडील देशांशीं होणाऱ्या सागरव्यापारांत हिंदूंचें वर्चस्व फार असे. ते व्यापार करून परदेशांतून अमूप संपत्ति घेऊन येत. हिंदुस्थानांतील माणूस कधींच उपाशीं राहत नसे. याचप्रमाणें पूर्वसमुद्रांतहि हिंदूंच्या सागरावरील मोहिमा चालू राहून सतत पूर्वेकडील देशांशीं व्यापारी रहदारी चालू असे. गंगासागर ते सीलोन, कलिंग व सुवर्णभूमि, व गंगासागर व हिंदी महासागर यांवर हिंदूंनीं आपली पूर्ण सत्ता ठेविली होती. तींत अशोकाच्या वेळेपासून विशेष भर पडून गुप्त व हर्षवर्धन काळांत तर ही भरभराट फारच मोठ्या प्रमाणांत झाली. याच कालांत

मलाया, कंबोडिया, जावा व सुमात्रा, त्याचप्रमाणें अंदमान, निकोबर, लखदीव मालदीव बेटांत, सयाम व ब्रह्मदेशांत हिंदूंनीं हजारों वसाहती स्थापन केल्या. त्यांचा व कलिंग, चौल, सौराष्ट्र वगैरे हिंदूंचा चीनशीं व्यापार होऊन त्यांचा जपानशींहि निकट संबंध आला होता हें सिद्ध होतें. या सर्व चळवळी गुप्त, हर्षवर्धन व पुलकेशी (आंध्र), चालुक्य व चोल राजांच्या आंध्रभृत्यांच्या राजसत्तेखालीं होऊन त्या इ. स. च्या अकराव्या शतकापर्यंत अव्याहत चालू होत्या.

भाग पांचवा

मोंगलपूर्वकालीन सागरावरील चळवळी

इ. स. च्या अकराव्या शतकांत गझनीचा सुलतान महमूद यानें सिंधवर स्वारी करून तो प्रांत जिंकला. त्याचें वर्चस्व प्रस्थापित होण्यापूर्वी इ. स. च्या दहाव्या शतकापर्यंत आज ज्यास अफघाण देश म्हणतात तेथपर्यंतचा सर्व भूप्रदेश हिंदुस्थानच्या सीमेंत मोडत असे. ज्यास आज वायव्य सरहद्दप्रांत अशी संज्ञा आहे तेथेंहि हिंदु राजेच राज्य करीत. महमद गिझनीनें सोरटी सोमनाथाचें मंदिर उध्वस्त करून तेथील लूट नेली तेव्हां त्याच्या प्रवासांत सिंध प्रांतांमधील जाठ लोकांनीं त्यांस उपद्रव देऊन सळो कीं पळो करून सोडलें. त्याचें वर्णन इलियट असें करतोः— " He had a large force towards Multan and when he arrived there, he ordered 1400 boats to be built each of which was armed with three firm iron spikes projecting one from the prow, and two from sides, so that everything which came in contact with them would infallibly be destroyed. In each boat were 20 archers with bows and arrows, grenades and naptha and in this way he proceeded to attack the Jaths, who, having intelligence of the armaments sent their families into the islands and prepared themselves for the conflict. They launched according to some 4000 boats and according to others 8000 boats, manned and armed to engage the Mahomadons. Both fleets met and a desperate conflict ensued. Every boat of the Jats that approached the Moslem Fleet, when it received the shock of the projecting spike was broken and overturned. Thus most of the Jats were drowned, and those who were not destroyed were put to the sword. " [Indian Shipping, Mukerji, p. 187] " महमुद गझनीनें मुलतानपर्यंत मोठें सैन्य आणून तेथें १४०० गलबतें तयार करवून प्रत्येक गलबताच्या

पुढील बाजूस एक नाळीजवळ व दोन बाजूंना दोन असे लांब अणकुचीदार पक्के शूळ बसविले व त्यामुळें या जहाजांच्या समोर येणाऱ्या साध्या शूळविरहित जहाजास धक्का लागतांच तें शत्रूचें जहाज नेमकें फुटून बुडावें अशी योजना केली होती. प्रत्येक नावेंत वीस तिरंदाज असून त्यांचेजवळ तिरकमटा, हिंगणबेट, व ज्वालाग्राही तेल असून या तयारीनें जाटावरील स्वारीस हें आरमार निघालें. जाट लोकांस या हल्ल्याची गुणगूण असल्यानें त्यांनींहि आपली जय्यत तयारी चालविली व आपलीं बायामुलें त्यांनीं बेटांवर पाठवून देऊन जवळजवळ कित्येकांच्या अंदाजाप्रमाणें ८००० जहाजांचें आरमार, कित्येकांच्या मतें ४००० जहाजांचे आरमार घेऊन जय्यत तयारीनें मुसलमानांच्या आक्रमणास तोंड देण्याची तयारी केली. पण जाटांचें प्रत्येक गलबत मुसलमानी जहाजांच्या जवळ येतांच या शूळाचा भयंकर धक्का बसून तें फुटून पाहतां पाहतां रसातळ गाठे! या रीतीनें हजारों जहाजें व त्याजवरील जाट यांचा अंत झाला व सुदैवानें जे जगण्याचा प्रयत्न करूं लागले ते धारातीर्थी पतन पावले! महमुद गझनीच्या पूर्वींच अरबांनीं सिंध प्रांत जिंकून घेतला होता.

इ. स. अकरा ते चौदावें शतक हा काळ हिंदुस्थानांतला फार धामधुमीचा असा गेला व हिंदुस्थानवर उत्तरेपासून दक्षिणेपर्यंत मुसलमानवंशीयांचें आक्रमण झालें. त्याचा वृत्तान्त संक्षेपतः दृष्टीसमोर आणणें अवश्य आहे.

हर्षवर्धनानंतर त्याच्या साम्राज्याचे वेगवेगळे तुकडे पडून उत्तर हिंदुस्थानांतील वेगवेगळाल्या देशांत वेगवेगळाले राजे राज्य करूं लागले. त्यांच्यामध्यें एकजूट किंवा संघशक्ति नसल्यामुळें ते पराक्रमाच्या बाबतींत सर्वच हीणकस झाले. यापूर्वींचे राजे तेजस्वी असल्यामुळें इ. स. च्या पूर्वीं या देशांत ग्रीक, हूण, टिबेटी, चिनी वगैरे लोक स्वाऱ्या करून निघून गेले पण त्यांना या देशावर आधिपत्य स्थापन करतां आलें नाहीं. मलबार किनारा व सीलोन या भागांत व्यापाराच्या निमित्तानें ग्रीक, ज्यू, अरब व पारशी लोक वसाहती करून राहूं लागले होते व सागरावरील व्यापार सतत चालू असल्यानें त्यांची लूटमार करून फावल्यास आपला फायदा करून घ्यावा या इरायानें गुजराथ, सिंध या देशांच्या समुद्रकिनाऱ्यावरील गांवांत कांहीं चांचे लोक हा धंदा करूं लागले होते. या चांचे लोकांत सौराष्ट्री, जाट व मेड लोकांचा विशेष भरणा होता. यांपैकीं मेड लोकांच्या कांहीं टोळ्यांनीं डेबलवरून चाल करून सीलोनच्या मुसलमानी राजानें कालिफ व हाजज यांची मर्जी संपादन करण्यासाठीं बोटींतून बराच मोठा माल व मुसलमानांचीं बेवारस मुलें, शिद्दी दास व यात्रेकरू

लोक पाठविले होते त्यास लुटून उपद्रव केला होता. याचा वचपा काढण्यासाठीं अरब लोकांनीं सिंध प्रांतावर स्वारी करून तो देश आठव्या शतकांत आपल्या सत्तेखालीं आणला होता. पण त्यांची शक्ति आपसांतील भांडणांनीं क्षीण झालेली असल्यानें त्यांचा हिंदुस्थानांतील बाकीच्या राष्ट्रांस मुळींच उपसर्ग पोहोंचला नव्हता. सबक्तगीनची हिंदुस्थानावर स्वारी होण्यापूर्वी म्ह. इ. स. च्या दहाव्या शतकापर्यंत ज्यास आज अफगाणिस्तान म्हणतात तो प्रांत हिंदुस्थानांतील हिंदु राजांच्या अमलाखालीं होता आणि काबुलामध्यें ब्राह्मण राजे व कंदाहारमध्यें क्षत्रिय राजे राज्य करीत होते. या ब्राह्मण राजांचा वंशज जयपाळ हा पंजाबचा राजा होता. दहाव्या शतकापासून मात्र वायव्य सरहद्दीवरून इराणपर्यंत पसरलेले तुर्क लोकांचे वंशजांनीं या देशावर स्वाऱ्या करण्यास प्रारंभ केला. त्यांपैकीं वेगळाल्या घराण्यांनीं हिंदुस्थानांतील बराचसा भाग आपल्या अमलाखालीं आणला. मोंगलापूर्वीची घराणीं म्हणजे घोरी, गुलाम, खिलजी, तघलख, सय्यद व लोदी हीं अनुक्रमें होत. यांनीं मोंगलांच्या आगमनापूर्वी आपला ताबा उत्तर हिंदुस्थानावर केला होता. यावेळीं अनेक रजपूत घराणीं व इतर देशी राजे आपापल्या भागांत राज्य करीत तरी बहुतेकांनीं या मुसलमान राजांचें मांडलिकत्व मान्य केलें होतें. या मुसलमानी राजांच्या कारकीर्दींत हिंदु लोकांचा सागरावरील व्यापार व आरमार कसा होता याचें थोडेंसें अवलोकन करणें इष्ट आहे.

सिंधचा जेता महंमद इब्न कासम यास सिंधमधील नद्या ओलांडण्यासाठीं जहाजांचे पूल बांधावे लागत होते व त्यानें आपल्याबरोबर आणलेल्या तोफा फार जड होत्या. त्या चालविण्यासाठीं त्यास ५०० माणसें लागत असत. यानंतर बगदादच्या कलिफाच्या आमदानींत अरबांचा सागरव्यापार फार भरभराटीस आला व त्यांनीं ईजिप्त जिंकून अलेक्झँड्रियाहून ग्रीक-रोमनादि पाश्चात्य व्यापाऱ्यांची हकालपट्टी केली व इराणच्या आखाताच्या तोंडाशीं बसरा येथें मोठी वखार व बंदर बांधून पूर्वेच्या व्यापाराचें अरबस्तानांत एक मोठें केन्द्र इ. स. ६३५ मध्यें उघडलें. सुलेमान नांवाचा बसऱ्याचा एक व्यापारी इ. स. ८५१ मध्यें हिंदुस्थानांत आला होता. त्यानें गुजरात व मलबारचा किनारा धुणाऱ्या लाठ समुद्राचें वर्णन केलें असून सीलोनचाहि परामर्ष घेतला आहे. नवव्या व दहाव्या शतकांत हिंदुस्थानचा व्यापार गुजरात व मलबार किनाऱ्यावरून जोराचा चालत असे. वसफ नांवाच्या ग्रंथकारानें इ. स. १३२८ मध्यें हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरून दिसणाऱ्या व व्यापा-

रार्थ जलपर्यटन करणाऱ्या मोठाल्या जहाजांचीं मोठालीं शिडें व मोठाले आकार असत असें वर्णन केलें आहे. माळव्यांतील साखर, सुगंधी उटणीं व इतर वस्तु, मलबाराहून हिरेमाणकादि रत्नें, नीलखडे, वैडुर्यमणी, मोतीं, सुगंधी द्रव्यें, मसाले वगैरे पदार्थ इराक, खुरासान, सीरिया, रूम व युरोपांत जात असत. बाराव्या शतकांत डुबल येथें (सिंध) मोठें बंदर असून येथें चीन वगैरे इतर देशांतील जहाजें विश्रान्तिंस्तव व पाणीपुरवठ्याकरितां थांबत असत असें अल इद्रिसी या मुसलमान प्रवाशास दिसलें.

तेराव्या शतकांत बंगालचा सुभेदार तुघरिलखान याचे विरुद्ध घियासुद्दीन बल्बननें (इ. स. १२६६–६८) मोठी आरमारी स्वारी केल्याचा उल्लेख आहे. या बंगालच्या सुभेदारानें दिल्लीच्या बादशहाची मालकी झुगारून देऊन आपल्या स्वातंत्र्याची द्वाही फिरविली. यास शासन करून त्या प्रांतावर आपलें स्वामित्व प्रस्थापित करण्याकरितां त्यानें ही मोहीम केली होती. याकरतां सुलतान घियासुद्दिनानें गंगा व यमुना नदीवर हजारों जहाजें तयार ठेवून त्यानें त्यांमधून आपलें सैन्य नेलें. तो प्रथम औधमध्यें गेला. तेथें दोन लक्ष सैन्याची जमवाजमव करून तो शरयुनदी ओलांडून बंगाल प्रांतांत शिरला. तुघरिलखान तेथून पळाला ! त्याचा सुलतानानें पाठलाग चालविला. येथून तेथें लपत छपत सैन्यासह पलायन करीत असतां तुघरिलखान मारला गेला. त्याच्या सैन्याची वाताहत होऊन पुरा बींमोड झाला. सुलतानाचा अमल सुरू झाला.

याच शतकांत दमास्कसचा अबुलफिदा व व्हेनिशियन मार्को पोलो हे दोन प्रवासी हिंदुस्थानांत आले होते. पैकीं अबुलफिदा (इ. स. १२७३ ते १३३१) कारोमांडलचें मलमली कापड व मलबारच्या मिऱ्यांचें वर्णन करतो, तर मार्को पोलो (इ. स. १२९२) ला गुजरातच्या किनाऱ्यावरील चांचेगिरी व मलबारच्या किनाऱ्यावरील मोत्यांचा धंदा हीं दिसलीं. मार्को पोलोनें हिंदुस्थानच्या सागरावरील व्यापाराचें वर्णन मोठें रसभरित केलें तें संक्षेपानें पाहूं या. तिनिवेल्लीच्या कायलबंदराचें वर्णन त्याच्याच शब्दांत पहा. " All the ships touch that come-from the West...laden with horses or other things for sale. " कायलच्या बंदरांत येणारीं जहाजें बहुधा पाश्चात्य असतात. व ते लोक घोडे व इतर जिन्नस विक्रीसाठीं आणतात. याशिवाय क्विलन ठाणें, खंबायत व एडन या बंदरांचीहि माहिती तो देतो. त्यांत ठाणें व खंबायतहून चाम-

ज्यांचा व्यापार फार मोठ्या प्रमाणांत चाले असें तो म्हणतो, व कारोमांडल ते झांझीबार या दरम्यान हिंदूंचीं जहाजें प्रवास करीत असेंहि तो लिहितो. परंतु व्यापाराखेरीज तो हिंदु लोकांचें आरमार व नौका यांचें वर्णन फार बहारीचें करतो. "We shall commence a description of the ships employed by the merchants which are built of a Fir timber. They have a single deck, and below this the space is divided into about 60 small cabins, fewer or more according to the size of the Vessels, each of them affording accommodation for one merchant. They are provided with a good helm. They have four masts with as many sails, and some of them have two masts which can be set up and lowered again as may be found necessary." "देवदार लांकडापासून तयार केलेल्या व्यापारी जहाजांचें प्रथमतः वर्णन करूं या. या जहाजांना वरच्या बाजूस एक मजला असून तळमजल्यांत ६० खोल्या असतात. प्रत्येकींत एकेक व्यापारी राहूं शकतो. या खोल्या जहाजांच्या मानानें कमिअधिक असतात. त्यांना उत्तम सुकाणूं असतें. त्यांस चार डोलकाठ्या व तितकींच शिडें उभारण्याची व्यवस्था असते व यांपैकीं कांहींना दोन डोलकाठ्या अशा असतात कीं, त्यांवरील शिडें जरूरीप्रमाणें उभारून उतरतां येतात." "Ships of the larger size require a crew of three hundred men, others two hundred and some one hundred and fifty only, according to their greater or lesser bulk. They carry from five to six thousand baskets (or Mat bags) of pepper. In former times they were of greater burthen than they are at present." "मोठाल्या जहाजांस तीनशें खलाशी लागतात तर कांहींना दोनशें व कांहींना फक्त दीडशेंच खलाशी त्यांचें कमिअधिक वजन व आकार या मानानें लागतात. त्यांतून पांच ते सहा हजार मिऱ्यांचीं पोतीं नेतां येतील इतकी सोय असते. पूर्वीच्या काळीं याहून अधिक वजनी जिन्नस वाहून नेतां येणारीं मोठालीं जहाजें असत."

"Those of the larger classes are accompanied by two or three larger barques, capable of containing about one thousand baskets of pepper and are manned with sixty, eighty or one hundred sailors." "मोठाल्या जहाजांबरोबर दोन किंवा

तीन मोठीं गलबतें असतात व यांवरून एक हजार भरलेलीं पोतीं नेतां येतात व यांवर साठ, ऐशीं किम्बहुना शंभर खलाशी काम करतात. "

" The ships also carry with them as many as ten small boats for the purpose of carrying out the anchors, for fishing and a variety of other services. They are slung over the sides and lowered into water when there is occasion to use them. " " जहाजावर सुमारें दहा लहान नावा असतात व त्यांचा उपयोग गलबतास नांगर टाकणें, अथवा मासे पकडणें, किंवा इतर अनेक कामें करण्यासाठीं होतो. जहाजांच्या बाजूवर ह्या नावा लटकत ठेवलेल्या असून त्यांची जरूर पडेल त्यावेळीं त्या पाण्यांत सोडण्यांत येतात. "

"When a ship, having been on a voyage for year or more stands in need of repairs, the practice is to give her course of sheathing over the original boarding forming a third course, which is caulked and paid in the same manner as the others. " " एकदोन वर्षें सफर करून आलेल्या जहाजांस डागडुगीची गरज पडल्यास पूर्वी तिला डकविलेल्या दोन तक्त्यांवरून तिसऱ्या तक्त्याचें आवरण घालण्यांत येतें व पूर्वींचे तक्ते ज्याप्रमाणें घट्ट बसविलेले असतात त्याचप्रमाणें हे तक्तेहि सांधलेले असतात. " याप्रमाणें मार्को पोलोनें केलेल्या हिंदु जहांजांच्या संपूर्ण वर्णनांतील कांहीं भागांचे उतारे वर दिले आहेत त्यावरून तेराव्या शतकांतहि हिंदु जहाजें व सागरव्यापार याविषयीं खात्रीलायक पुरावा मिळतो.

वरील सर्व विवेचनांवरून हें दिसून आलेंच असेल कीं अगदीं प्राचीन काळापासून ते गेल्या चारपांचशें वर्षांपावेतों हिंदु लोक आपल्या देशांत गोद्या बांधीत व या गोद्यांत होडया व लहान मोठीं गलबतें, जहाजें वगैरे तयार करीत असत. हीं जहाजें वेगवेगळ्या आकाराचीं असून त्यावर एक मजला असे. तळमजल्यावर जहाजाच्या मानानें जितके प्रवासी व सामान नेतां येई तितकें नेण्याची सोय असे. आधुनिक वाफेचीं यंत्रें चालू असतांना स्टीमरवर जशा सोयी केलेल्या असतात तशा प्रकारच्या पुष्कळशा सोयी प्राचीन व अर्वाचीन काळींहि हिंदुस्थानच्या राष्ट्रीय नौकांवर असत. त्यांना वल्हीं असत व वेग वाढविण्यासाठीं पतिंग्यांचा (sweeps) उपयोग करण्यांत येई. नौकेच्या विस्ताराच्या मानानें एक, दोन, तीन, किम्बहुना

श्री ग्रंथ संग्रहालय

चारहि डोलकाठ्या असत व त्यांस तितकींच शिडें असत. नौकेची सजावट उत्तम करण्यांत येई व त्यांची बांधणीहि भक्कम असे, इतकेंच नव्हे तर सामान भरण्यासाठीं केलेल्या घमताड किंवा तळमजल्या वरील कोठारास तेरा कप्पे असून त्यांची रचना अशी असे कीं एखाद्या खडकावर जहाज आपटूं लागल्यास किंवा समुद्रांतील प्रचण्ड जलचराचा तडाखा बसून एखादा विशिष्ट कप्पा जाया होऊन त्यांत पाणी शिरूं लागल्यास तेथील सामान काढून तो कप्पा बंद केल्यानें नौकेला प्रवास सुरक्षितपणें करतां येई व नौकेंत पाणी शिरत नसे. जहाजावर तीनशें ते सातशेंपर्यंत माणसें प्रवास करूं शकत व शिवाय सामानहि पांच हजार पोतीं भरून राहील इतकें वाहून नेतां येत असे. खलाशी ६० ते १०० किंवा १५० ते २०० पर्यंत असत, व ६० ते १०० प्रवासी सुखानें राहूं शकतील इतक्या खोल्या त्यांत असत. जहाजाला अपघात झाल्यास, जहाज बुडूं लागल्यास प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठीं, तसेंच मासे धरणें व इतर अन्य जरूरीच्या कामासाठीं उपयोगी पडणाऱ्या दहा दहा लहान नावा या जहाजांवर आधुनिक पद्धतीप्रमाणेंच बांधलेल्या जय्यत तयार असत. याचप्रमाणें मलबार प्रांतांत मोत्यांचीं शिंपलीं व मोतीं घेण्यासाठीं व्यापारी संघ असून त्यांच्या मोठाल्या नावा असत व हे व्यापारी शेकडों पाणबुडे बरोबर घेऊन समुद्रांतून मोतीं मिळवीत असत. हा मोत्यांचा मूल्यवान माल जमविण्यासाठीं समुद्रावर आपलीं जहाजें घेऊन जीव धोक्यांत घालणारे निधड्या छातीचे साहसी हिंदु लोक प्राचीन काळापासून या देशांत होते याची साक्ष मार्को पोलोच्या लिखाणावरून सहज पटते. फ्रायर ओजेरिकनें हिंदी महासागरावरील प्रवासाचें वर्णन इ. स. १३२१ चे सुमारास केलें त्यांत त्याला हिंदूंच्या जहाजांत ७०० माणसें बसून चाललीं असें दिसल्याचें तो लिहितो व यावरून गुजरातेंतील रजपूत लोक उत्तम दर्यावर्दी होते व मोठालीं जहाजें बिनधोकपणें व बेडरपणानें चालविण्याचें साहस, कौशल व धैर्य त्यांच्यांत भरपूर होतें हें स्पष्ट होतें. इब्न बटूश नांवाच्या अरबी प्रवाशानें इ. स. १३२५ ते १३४९ या चौदापंधरा वर्षांचे सागरप्रवासाचें वर्णन लिहिलें आहे. महमद तघलख या दिल्लीच्या बादशहानें त्यास चीनला आपला वकील म्हणून पाठविलें असतां तो खंबायतेवरून जहाजांतून सागरप्रवासास निघाला व कालिकत, सीलोन व बंगाल या मार्गानें वाटेंत त्यास अनेक कठिण प्रसंग पडले व त्यांतून तो सुमात्राला पोहोंचला. तेथून त्यानें चीनला मोठ्या जहाजांतून प्रयाण केलें. मलबार किनाऱ्यावरील लोकांच्या चांचे

गिरीचे मार्को पोलोनें केलेल्या वर्णनास तो दुजोरा देतो, पण आपल्या बंदरांत शिरून कर न देणाऱ्या जहाजांसच फक्त मलबारी लोक लुटत असें हा प्रवासी नमूद करतो हें लक्षांत ठेवण्यासारखें आहे. फिरोजशहा तघलख या दिल्लीच्या सुलतानानें इ. स. १३५९ मध्यें बंगालवर स्वारी करून तो प्रांत आपल्या ताब्यांत आणण्याचा प्रयत्न केला होता त्यावेळीं त्यानें आपलें एक लक्ष सैन्य नदीपार होण्यासाठीं हजारों नावांमधून उतरविलें होतें असें इलियटच्या ग्रंथावरून दिसतें. यानंतर त्यानें सिंध प्रांतावर स्वारी करून तो प्रांत आपल्या ताब्याखालीं आणला. यासाठीं इ. स. १३७२ मध्यें ९०,००० घोडदळ व ४८० हत्ती नेण्यासाठीं त्यास ५००० जहाजें लागलीं! हीं जहाजें सिंधु नदींतून ठ्ठा येथें उतरलीं व तेथील रजपूत राजास जिंकून त्यास दिल्लीस आणून त्यानें इतमामानें ठेवलें. यानंतर तैमुरलंगानें हिंदुस्थानावर केलेल्या स्वारींत इ. स. १३९७ मध्यें दोन दिवसांत सिंधुनद पार होण्यासाठीं नावांचा प्रचण्ड पूल बांधला व त्यांतून आपलें सैन्य नदीपार उतरून त्यानें मुलतानवर स्वारी केली व तें शहर जिंकलें. यानंतर तो हरिद्वारावर चाल करून गेला. यावेळीं त्यास गंगानदीवर हिंदु लोकांच्या नाविक टोळ्यांशीं झगडावें लागलें. यावेळीं ४८ नावा त्याच्या हातीं लागल्या. पंधराव्या शतकांत दक्षिण हिंदुस्थानांतील कालिकत बंदर हें व्यापारी केन्द्र म्हणून प्रसिद्ध होतें याबद्दल अबदुर रझाक नांवाच्या मुसलमान गृहस्थानें इ. स. १४४२ मध्यें केलेलें वर्णन वाचनीय आहे. तो म्हणतो कीं "कालिकत ते मक्का यांच्या दरम्यान जहाजांची रीघ सारखी चालू असून त्यांतून बहुशः मिरीं परदेशीं पाठविलीं जातात. कालिकतचे नावाडी साहसी असल्यानें त्यांच्या जहाजांस चांचे लोकांचा उपद्रव होत नाहीं. या बंदरांत सर्व प्रकारचा माल मिळतो." याशिवाय पंधराव्या शतकांत निकोलो कॉन्टी यानें हिंदूंचा सागरव्यापार व आरमार यांचें पुढीलप्रमाणें वर्णन केलें आहे. तो म्हणतो, आपल्या देशांतील जहाजांपेक्षां मोठीं जहाजें हिंदु लोक बांधतात व यांत २००० मोठे पिंपे राहूं शकतात व यांस पांच डोलकाठ्या व पांच शिडें असतात. खालच्या मजल्यावर तीन तीन फळ्या एकावर एक लावलेल्या असल्यानें तुफानांत जहाजांना धक्का लागण्याचा संभव नसतो. शिवाय या जहाजांची बांधणी अशी केलेली असते कीं एखाद्या भागास छिद्र पडून जहाजास गळती लागली तरी तों बिनधोक प्रवास करूं शकतें." पंधराव्या शतकांत व सोळाव्या शतकाच्या पूर्वार्धांत पश्चिमेकडील सागरव्यापार व आरमार हिंदु लोकांच्या हातीं

असे व पश्चिम किनाऱ्यावर हिंदुस्थानचें पूर्ण स्वामित्व होतें. हिंदुस्थानावरील स्वामित्वाचा झगडा जरी गुलाम, खिलजी, तघलख, सय्यद, लोदी घराणीं व रजपूत राजे यांच्यांत व इतर हिंदु राज्यांत सुरू असून सर्वत्र खळबळ सुरू होती तरी जागजागचे सुलतान व राजे लोक आपापल्या विभागावरील सागरवर्चस्व कायम टिकवून हिंदी महासागर व सिंधुसागर यांवरील आपलें स्वामित्व पूर्णपणें ठेवून होते. याच वेळीं इ. स. १५०८ नंतर पोर्तुगीजांची या देशावर आक्रमक चळवळ सुरू झाली व सबंध हिंदुस्थानची किंवा दक्षिण व उत्तर हिंदुस्थानची अशी एकच एक मध्यवर्ती खंबीर सत्ता नसल्यानें पाश्चिमात्य देशांतील लोकांना प्रवेश करावयास संधि मिळून ते आपलें वर्चस्व जागजागीं प्रस्थापित करूं लागले. दक्षिणेंतील बहामनी राजांनीं गुजराथच्या सुलतानानें बळकावलेलीं मुंबई व साष्टी बंदरें परत जिंकून घेण्यासाठीं १७ जहाजांचें एक लहानसें आरमार पाठविलें होतें. याचप्रमाणें विशाळगडच्या राजानें आपल्या समुद्रकिनाऱ्यावर मोठें आरमार तयार ठेवलें होतें, व ३०० गलबतांच्या सहाय्यानें तो मुसलमानी व्यापाऱ्यावर जरब ठेवीत असे. गुजरातच्या सुलतान महमुदानें इ. स. १४५९ ते १५२१ तील आपल्या कारकीर्दींत मोठें आरमार तयार करून चांचे लोकांस जरब घालून सागरव्यापार वाढविला होता. आफ्रिकेमध्यें इ. स. १४९८ मध्यें पोर्तुगीज गव्हर्नर वास्को डी गामा यास हिंदुस्थानांतील वेगळाल्या भागांतील नाविक दिसले व हे लोक आपल्या नावा चालवितांना आकाशांतील ताऱ्यांचा उपयोग करीत व त्यांचेजवळ हिंदी होकायंत्रें असत. इ. स. १५१० मध्यें अलबुकर्क या पोर्तुगीजास मलाका व जावा बेटांत हिंदु लोकांची मोठी वस्ती असून तेथें परमेश्वर या नांवाचा हिंदु राजा राज्य करीत होता असें दिसलें. इ. स. १५२१ मध्यें गुजरातच्या सुलतानाच्या दर्यासारंगानें चौलच्या खाडींत पोर्तुगीजांचा पराभव करून त्यांचें एक जहाजहि बुडविलें होतें. इ. स. १५२८ मध्यें बद्रूम येथें झालेल्या सागरयुद्धांत पोर्तुगीजांकडे यशाचें माप झुकलें व सुलतानच्या ८० गलबतांपैकीं ७३ गलबतें पोर्तुगीजांस मिळालीं. इ. स. १५४६ मध्यें कँबेचा दर्यासारंग कोजे जोफर व पोर्तुगीज यांमध्यें दिव जवळ युद्ध झालें त्यांत पोर्तुगीजांकडे ९० बोटी होत्या असा उल्लेख आढळतो. सामुरायीच्या हाताखालील प्रबळ चांच्यांच्या आरमारानें इ. स. १५८४ मध्यें पोर्तुगीजांच्या आरमाराचा नाश करून यश संपादन केलें. या सर्व धामधुमीच्या काळांत हिंदुस्थानच्या पश्चिम समुद्रकिनाऱ्यावरील समुद्रव्यापाराची मुख्य जागा चौल व

दाभोळ हीं बंदरें होतीं. यांखेरीज वसई हें बंदरहि समुद्रव्यापारासाठीं चालू होतें. तुर्क लोकांना आरमारी जहाजें बांधण्यासाठीं लागणारें सागवान, देवदार वगैरे लांकूड मक्केला वसईहून पाठविलें जाई. याचप्रमाणें गोंवा प्रांताला लागणारें इमारती व जहाजी लांकूड वसईहून पाठविलें जात असे. याचप्रमाणें अगाशी हें बंदरहि लांकडी व्यापाराबद्दल प्रसिद्ध असून त्यांतील गोदींत मोठमोठालीं जहाजें तयार करीत असत. यासंबंधाची माहिती बॉंबे गॅझीटीअर भाग पहिला यांत दिली आहे ती अशीः—

" As showing the equality on which these places stood with Portugal in the art of ship-building it must be mentioned that in 1540 an expedition went from Bassein against Agashee with the sole object of getting possession of a great ship which was just built there and was there ready for launching. The ship was taken and afterwards made several voyages to Portugal. One of the Surat ships stopped by Sir H. Middleton on its voyage to the Red Sea in 1612 was 153 ft. long, 42 *beam* 31 deep and said to be 1500 tons burden. " (De Coutto IV 99 orms Fraguen.

अर्थः– वसई व आगाशी हीं दोन्ही बंदरें जहाज बांधणीच्या कामीं पोर्तुगालच्या मानानें एकाच दर्जाचीं होतीं. इ. स. १५४० मध्यें आगाशींत बांधून तयार झालेल्या एका जहाजाचा ताबा घेण्याच्याच इरायानें केवळ एक आरमारी मोहीम वसईहून पाठविण्यांत आली. जहाजाचा ताबा घेतल्यावर त्याच्या पोर्तुगाल व हिंदुस्थान यांच्या दरम्यान अनेक सफरी झाल्या. सर एच्. मिडलटन् यानें ताम्रसमुद्राच्या सफरीसाठीं निघालेल्या एका हिंदुस्थानी जहाजास इ. स. १६१२ मध्यें थांबविलें होतें. त्याची लांबी १५३ फूट, रुंदी ४२ फूट व उंची ३१ फुट होती व वजनी सुमारें १५०० टन होतें.

याच सुमारास कॅप्टर सारिस यानें दाभोळचें एक हिंदी जहाज ताम्रसमुद्रांत थोपवून धरलें होतें. त्याची उंची ३१ फूट व रुंदी ४२ फूट आणि लांबी १५३ फूट व वजनी १२०० टन होतें. त्याची डोलकाठी (Main Mast) १०८ फूट होती व मुख्य डोलकाठी (Main Yard) १३२ फुट उंचीची होती. याच वेळेचीं इंग्लिश जहाजें ३०० ते ३५० टनी वजनीच असत असें डॉ. व्हिन्सेन्ट

म्हणतो. सोळाव्या शतकांत कालिकतलाहि जहाजें बांधण्याचा मोठा कारखाना असून तेथें एक प्रचण्ड गोदी होती व या बंदरावरून अवाढव्य व्यापार चालत असे. विस्तारभयास्तव अधिक उतारे देणें बरें नव्हे.

या सर्व माहितीवरून हिंदुस्थानावर अकराव्या शतकापासून मोंगलांच्या कारकीर्दीपर्यंत जरी राजकीय घडामोडी अनेक झाल्या व उत्तर हिंदुस्थान व दक्षिण हिंदुस्थान हे भूभाग यादवी व परकीयांचीं आक्रमक युद्धें यांचीं केन्द्रें बनलीं होतीं तरी सिंधुसागर ते बंगालचा उपसागर, व गंगासागर आणि हिंदी महासागर व पॅसिफिकमध्यें चीनजपान या भागाकडील समुद्रावर हिंदुस्थानचा पूर्णपणें ताबा असून पश्चिमेकडील समुद्रावर सोळाव्या शतकापर्यंत पोर्तुगीजांच्या उदयापर्यंत अबाधित सत्ता होती, व नंतर मोंगली साम्राज्य सुरू होऊन हिंदुस्थानांत जी राजकीय क्रान्ति होऊन रजपूत, व दक्षिणेंतील आर्य व द्रविड घराणीं मुसलमानी अमलाखालीं येण्यापूर्वी जी हिंदु राजसत्ता सर्वत्र नांदत होती तिचा नाश होऊन लहान लहान संस्थानें उदित झालीं. या कालांत मात्र हिंदूंच्या सागरवर्चस्वाच्या ओहोटीस प्रारंभ झाला. पंधराव्या शतकाच्या अखेरीस व सोळाव्या शतकाच्या प्रारंभीं इ. स. १४९८ मध्यें आफ्रिकेला वळसा घालून स्वतंत्रपणें हिंदुस्थानला पोहोंचण्याचा सागरमार्ग वास्को डिगामा या पोर्तुगीजानें शोधून काढल्यावर ईजिप्तचा अखेरचा मामेलुक सुलतान कनसु–एल–घुरी यानें आपल्या देशाच्या व्यापारावर होणारा वाईट परिणाम लक्षांत घेऊन व हिंदुस्थानचा व्यापार दुसरीकडे खेचला जाईल या संभवावर दृष्टि ठेवून आपला दर्यासारंग हुसेन यास इ. स. १५०८ मध्यें पोर्तुगीजांच्या काफिल्यावर हल्ला करण्यास पाठविलें. यांत पोर्तुगीजांचें अतोनात नुकसान झालें. परंतु इ. स. १५०९ मध्यें पोर्तुगीजांनीं ईजिप्शिअन आरमाराचा पूर्ण पाडाव केला व इ. स. १५१३ मध्यें दिव येथें आपली वखार उघडली; परंतु मुसलमानांच्या भावी आक्रमणाच्या भीतीनें दिवची वखार इ. स. १५३५ पर्यंत बेकामच राहिली. यानंतर हिंदुस्थानांत मोंगलांचें राज्य उदयास आलें व त्याच्या चढत्या उतरत्या कमानीप्रमाणें सागरवर्चस्वाचें पारडें प्रथम पोर्तुगीज, नंतर डच व अखेरीस इंग्लंडच्या व्यापाऱ्यांकडे झुकलें व यानंतर हिंदु नौकानयनाच्या शास्त्रास, कलेस व सागरवर्चस्वास ग्रहण लागण्यास प्रारंभ झाला. यानंतरचा सागरेतिहास "मोंगलकालीन आरमार" या पुढच्या भागांत पहावा.

भाग सहावा

मोंगलकालीन आरमार

उत्तर हिंदुस्थानावर मुसलमानांच्या एकामागून एक स्वाऱ्या झाल्या, परंतु सबंध उत्तर हिंदुस्थान असा दिल्लीच्या आधिपत्त्याखालीं केव्हांच नसून बंगालचा सुलतान वेगळा, अहमदाबाद (गुजराथ)चा सुलतान वेगळा, औध प्रांताचा नबाब वेगळा, पंजाबचा सुभेदार निराळा, याप्रमाणें वेगवेगळालीं संस्थानें मुसलमानांच्या ताब्यांत असून त्यांचें परस्परांशीं सतत युद्धं चालू असे. गझनीच्या राज्यांतील तैमूरचा वंशज बाबर हा मोंगलवंशांतला एक पराक्रमी पुरुष असून त्यानें १५२७ मध्यें दिल्लींत त्यावेळीं राज्य करणाऱ्या इब्राहीम लोदी नांवाच्या सुलतानावर एप्रिल महिन्यांत स्वारी केली, व विजय मिळवून दिल्लीवर आपला अमल सुरू केला. या प्रसंगीं बाबरला मेवाडच्या संग राण्याची मदत झाली व तीहि दिल्लीच्या मुसलमानांच्या सत्तेचा नाश करण्यासाठीं. पुढें बाबरचें ठाणें दिल्लीहून हालत नाहींसें पाहून रजपूत सरदारांस एकत्र बोलावून राणा संग यानें दिल्लीच्या प्रदेशांत आक्रमणास आरंभ केला. त्याचा व बाबरच्या सैन्याचा सामना शिक्री येथें मार्च १५२७ मध्यें होऊन राणा संग याचा पराभव झाला व तो पर्वतांत पळून गेला. अखेरीस चितोडला परत न जातां तो वाटेंतच मृत्युमुखीं पडला. येथून उत्तर हिंदुस्थानांतील हिंदु राजांच्या वर्चस्वास ओहोटी लागली. याचप्रमाणें दक्षिणेंतहि चालुक्यांच्या महाराष्ट्रावरील व सौराष्ट्रावरील सत्तेनंतर यादव वंश प्रबल होऊन त्यानें आपला अमल इ. स. ११८७ ते १२९४ पर्यंत चालविला, पण दिल्लीच्या अल्लाउद्दीन खिलजीनें त्यांस जिंकलें व इ. स. १४ व्या शतकाच्या आरंभीं दक्षिणेंतील हिंदु राजांची सत्ता नामशेष होऊन या भागांत अहमदनगर, गोवळकोंडा व विजापूर येथील सुलतानांचा अमल चालू झाला. या राज्यक्रान्त्यांचा परिणाम अर्थात् सागरव्यापार व आरमारी सामर्थ्यावरहि झाला असल्यास आश्चर्य नाहीं.

पंधराव्या शतकांत हिंदुस्थानातील दक्षिणोत्तर होणाऱ्या राजकीय घालमेलीमुळें हिंदूंच्या वर्चस्वावर व सत्तेवर जबरदस्त आघात होत राहत. त्यांना आपलें आसन

टिकविणें पंचायतीचें होऊन गेलें, मग सागरवर्चस्वाकडे ते लक्ष देणार कसें? सबंध हिंदुस्थानचा किंवा कांहीं विशिष्ट भागाचा अभिमान किंवा एकजिनसीपणा उरला नाहीं, अशा स्थितींत अहमदाबादचे सुलतान व सिंधचे सुभे यांनीं आपापल्या समुद्रकिनाऱ्यापुरता बंदोबस्त ठेवला. तथापि मुसलमानी सत्ता सर्वत्र पसरल्यानें आरमार, किनाऱ्याचें संरक्षण, व्यापारी संरक्षण ह्या सर्व गोष्टी मुसलमानी अमलाखालीं गेल्या. कालिकत, खंबायत, वसई वगैरे ठिकाणीं व्यापार अरबांच्या हातीं गेला. मिसर देश व हिंदुस्थान यांतील सागरव्यापार बराचसा मुसलमानांच्या आधिपत्त्याखालीं होता. तथापि हिंदू व्यापाऱ्यांस प्रतिबंध मात्र नव्हता. उलटपक्षीं त्यांचा स्वकीय त्राता उरला नसल्यानें; त्यांच्या सागरावरील वर्चस्वास ओहोटी लागली व त्यानंतर अरबांच्या हातून पोर्तुगीजांकडे या सागरवर्चस्वाचीं सूत्रें गेलीं. इ. स. १४९८ मध्यें वास्कोडिगामानें हिंदुस्थानास येण्याचा आफ्रिकेच्या दक्षिणेकडून रस्ता शोधल्यामुळें भूमध्य समुद्र व नाईल नदी या मार्गानें येण्याचा मुसलमानी अमलाखालचा प्रवास युरोपियन लोकांचा अनायासेंच सुटला व ते सरळ हिंदुस्थानांत येऊं लागले. पोर्तुगीजांस अहमदाबादच्या सुलतानांनीं प्रथम शह देण्याचा प्रयत्न केला, पण त्यास न जुमानतां पोर्तुगीजांनीं कोचीनला १५०३ मध्यें पहिला किल्ला बांधलाच. इ. स. १५१० मध्यें अलबुकर्क या पोर्तुगीज दर्यासारंगानें गोंवा घेतलें व तेथें पोर्तुगीजांची राजधानी केली. इ. स. १५१८ मध्यें त्यांनीं कोलंबो काबीज केलें. चौल बंदरांत त्यांनीं १५२१ मध्यें तटबंदी उभारली. इ. स. १५४३ मध्यें गुजराथच्या बहादूरशहानें वसई व मुंबई पोर्तुगीजांच्या स्वाधीन केली. इ. स. १५५७ मध्यें त्यांनीं चीनमध्यें मसाओ बंदरांत आपलें बस्तान बसवून जपानचीनच्या युरोपीयन व्यापाराचा पाया घातला. इ. स. १५५९ मध्यें दमण घेतलें. याप्रमाणें सोळाव्या शतकाच्या उत्तरार्धांत दक्षिण हिंदुस्थानावरील बरींचशीं बंदरें पोर्तुगीजांच्या हातांत जाऊन हिंदूंचा सागरव्यापार बुडाला व जो थोडाबहुत राहिला त्यास त्यांना पोर्तुगीजांची परवानगी घ्यावी लागे! हिंदूंच्या आत्मविकासाच्या नाड्या परकीयांच्या आक्रमणामुळें मंदावत जाऊन बंद पडल्या!! आत्मतेज लोपूं लागलें. पराक्रम आटत चालला. बुद्धि व कार्यशक्ति निस्तेज होऊं लागली व सामुदायिक बळाची जागा वैयक्तिक लाभदृष्टि व मानसिक गुलामगिरी यांनीं घेतली!

दिल्लीची धामधूम बंद होऊन मोंगलांचें साम्राज्य सोळाव्या शतकाच्या उत्तरार्धांतच विस्तार पावलें व अकबर बादशहा सार्वभौम म्हणून गणला जाऊं लागला. या

काळांत (इ. स. १५५६ ते १६०५) हिंदुस्थानच्या सागरवर्चस्वास ओहोटी लागली. या पूर्वीचे स्वदेशीय राजे व व्यापारी स्वतःच्या स्फूर्तीनें उद्योगधंदे, कला, व्यापार इत्यादिकांचा विकास अन्तःस्फूर्तीनें करींत असत, त्या अन्नीवर परकीय आक्रमणाच्या पूराचा लोट आला म्हणून सागरव्यापाराकडे दुर्लक्ष झालें, व उद्योग याच पद्धतीनें पुढें चालू ठेवण्याची मोंगलास स्फूर्ति किंवा आवश्यकता वाटली नाहीं. सत्ताभिलाष, धर्मप्रसार व तेवढ्याकरतांच साम्राज्यविस्तार हें त्यांचें ध्येय होतें. म्हणून आपण अगदीं प्राचीन कालापासून हा कालपर्यंत नौकानयन व सागरव्यापार यासंबंधांत जो इतिहास अवलोकिला त्यास आतां प्रथमच खण्ड पडला. या बाबतींत मोंगलाची कारकीर्द निःसंशयपणें कनिष्ठ दर्ज्याची व दोषास्पद ठरली आहे. या दुर्लक्षामुळेंच पाश्चात्य राष्ट्रांना या देशांत पदार्पण करावयास संधि मिळाली. हंटर यानें आपल्या "इंडियन एम्पायर" नामक ग्रंथांत मोंगलांच्या कारकीर्दीबद्दल कांहीं उद्बोधक वाक्यें लिहिलीं आहेत तीं पहाः— "A large external trade was an impossibility under the Moghul emperors. Their capitals in Northern India, Agra and Delhi lay more than a thousand miles from the rivers' mouths. But even the capitals of the sea-board provinces were chosen for military purposes and with small regard to the commercial capabilities of their situations." "परदेशी व्यापार मोठ्या प्रमाणांत हातीं राहणें मोंगल बादशाहींत अशक्यच झालें होतें. एक तर आग्रा व दिल्ली या त्यांच्या राजधान्या मोठ्या नद्यांच्या मुखांपासून सुमारें हजार मैल अंतरावर होत्या व मुख्य प्रांतांतील सागरावरील राजधान्यांचा बंदोबस्त केवळ युद्धनीतीच्या दृष्टीनें ठेवला गेला. त्यांचा उपयोग व्यापारी दृष्टीनें करण्याकडे त्यांनीं लक्ष पुरविलें नाहीं." प्रोफे. डी. पंत हा लेखक "कमर्शिअल पॉलिसी ऑफ दि मोंगल्स" या ग्रंथांत लिहितो कीं हिंदुस्थानला असणारी सागर-सुलभता, तिचें नैसर्गिक वैभव, तिच्यांतील कलाकुशल व प्रचण्ड लोकसमूह व तिची प्राचीन उच्चसंस्कृति यांचा उपयोग मोंगल बादशहांनीं करून घेतला नाहीं. मोंगलांनीं सागरव्यापाराकडे लक्ष पुरविलें नाहीं व त्यांना जणो काय जलाची भीति वाटते असें वर्तन त्यांनीं केलें!

मोंगल आमदानीचा आरंभ बाबरनें आपली सत्ता प्रस्थपित केल्यावर झाला परंतु बाबर स्वतः त्यानंतर फक्त तीन वर्षेंच जगला. त्यामुळें त्याला सागरावरील

आरमाराची माहिती करून घेतां आली नसावी. तथापि इब्राहीम लोदी याचा भाऊ बंगाल्यांत जाऊन तेथील सुलतान नसरतशहा यास मिळून दोघांचें असे मोठें सैन्य तयार झालें. त्याचा पाडाव करण्याकरतां कनोजजवळ गंगा व घोग्रा नदीच्या संगमावर बाबरनें आपलें सैन्य परतीरीं उतरवितांना त्यास नदीवरील शत्रूच्या आरमारास तोंड देण्याचा प्रसंग आला व त्यावेळीं त्यानें शत्रूच्या ३०–४० बोटी धरल्याचें इतिहासांत सांपडतें (इ. स. १५२९). हुमायुनची कारकीर्द या बाबतींत जवळपास उल्लेख करण्यासारखीहि नाहीं. खरा मोंगली अमल हिंदुस्थानावर अकबर बादशहा ते औरंगजेब अखेर (इ. स. १५५६ ते १७०७) या कालावधींतच झाला. यानंतर मोंगलाची सत्ता मोडकळीस लागली. अकबराचे वेळेस त्यानें सिंध व बंगाल प्रांतांत मुद्दाम आरमार ठेवलें होतें. त्याची हकीकत अबूल फाजलनें आपल्या अ एने अकबरी या बखरींतून लिहून ठेवली आहे यावरून बरीच उद्‌बोधक माहिती मिळते. चंद्रगुप्त सम्राटानें तत्पूर्वी केलेल्या कायद्याबरहुकूमच अकबराचे वेळीं आरमारी कायदेकानू केलेले होते व आपल्या राज्यांत काश्मीर, अलाहाबाद, ठठ्ठा व बंगाल प्रांतांत त्यानें नावा व जहाजें बांधण्याच्या गोद्या तयार ठेवल्या होत्या असें या लिखाणावरून दिसतें. ज्यास आज "ॲडमिरॅल्टी" म्हणतात त्याच खात्यास अकबरानें "मीर बेहेरी" कारखाना असें नांव दिलें होतें. "मीर बेहेरी" कडे चार कामें दिलेलीं असत:—(१) नावा बांधणें व जहाजनावांचा पुरवठा भरपूर ठेवणें; (२) नावाडी तयार करणें (३) नद्यांवर देखरेख ठेवणें, व (४) कर बसविणें, वसूली अगर माफी करणें. या खात्यांचा थोडासा तपशील असा:—

(१) नावा तयार करणें

या खात्याचीं कामें येणेंप्रमाणें—व्यापार करणें, हत्तीघोडे वाहून नेणें, जलविहार वगैरे अनेक प्रकारच्या कार्यांसाठीं कामाच्या गरजेप्रमाणें कमीअधिक वजनांच्या व आकाराच्या नावा व जहाजें बांधणें. याच खात्यामार्फत किल्ल्याला वेढा देण्याकरितां लढाऊ जहाजें तयार करीत. जलमय देशांत उ० काश्मीर प्रांतांत सबंध कुटुंब एकत्र राहून त्याचीं सर्व दैनंदिन कामें चालू राहतील अशा प्रकारच्या सोयी पुरविणारीं जहाजें व नावा तयार करीत व कित्येक मोठ्या जहाजांवर बगिचे तयार करून दुकानेंहि ठेवण्याची व्यवस्था असे. समुद्राची भरतीआहोटी, खाडी, कालवा, सामुद्रधुनी वगैरेची पाण्याची खोली, वारे व तुफानांची माहिती असणारीं

व किनाऱ्यावरील धोका टाळण्यास समर्थ व वाकबगार माणसें नावांत व जहाजांत भरती करीत. नावांवर एकूण १२ प्रकारचे अधिकारी असत. (१) मुख्याधिकारी यास "नाखुदा" म्हणत (२) दुय्यम नाखुदा किंवा "नाखवा" (३) नावाड्यांचा मुख्य यास "तांडेल" म्हणत. (४) "नाखुदा खेशेब" याकडे जहाजांवरील लोकांस अन्न, लाकूड व इमारत सामानाचा पुरवठा करणें, सामान चढविणें व उतरविणें हीं कामें असत. (५) "सिरंग" याचें काम म्हणजे जहाज बंदरांत घेणें व सोडण्यास परवानगी देणें. (६) "भंडारी" याजकडे कोठावळ्याचें काम होतें. (७) "कराणी" हा कारकुनाचें लिखाण काम करी. (८) "सुकणगीर" याजकडे सुकाणूचें अथवा कर्णधाराचें काम असे. (९) "पुंजेरी" हा डोलकाठीवरून दूर दिसणारें गलबत किंवा पुढें होणारें तुफान अथवा जमीन दिसल्यास त्याची वर्दी देणें हीं कामें करी. (१०) "गुमती" याचें काम म्हणजे गलबतांत सांचलेलें पाणी बाहेर फेकणें हें असे. (११) "गोलंदाज" व (१२) "खेरवाह" म्हणजे सामान्य नावाडी यांना सर्व प्रकारचीं कामें करावीं लागत व त्यांत विशेषतः शीड उभारणें व बंद करणें; बोटींत चीर अगर भोंक पडल्यास तें बंद करणें, तसेंच नाळ चिखलांत घट्ट बसला असल्यास तो सोडविणें वगैरे कामें वांटलीं असत. "नाखुदा" याजकडे सर्व सूत्रें असून जहाज व नावांना मार्ग दाखविणें व सर्व हुकूम देणें हा त्याचा अधिकार असे. त्याच्या गैरहजेरींत हीं कामें दुय्यम तांडेल किंवा नाखुदा करीत असे.

नदी पार होण्यासाठीं भाड्यानें नावा ठेवल्या असत व भाडें किती, व प्रत्येक नावेंतून किती सामान जाऊं द्यावें हा अधिकार या खात्याच्या अधिकाऱ्याकडे सोंपविलेला असे. परवाना व जरूरीखेरीज रात्रीं कोणालाहि नावा चालविण्याची बंदी होती. अकबरानें आपल्या राज्यांतील व्यापारी सामानावर शेंकडा अडीच यापेक्षां जास्त कर घेतला नाहीं. राजा तोडरमलनें दिलेल्या खर्चाच्या पद्धतीस अनुसरून या खात्यावर खर्च करण्यांत येई. बादशाही आरमारी खर्चासाठीं कांहीं परगण्याचें उत्पन्न राखून ठेवण्यांत येत असे. अकबराच्या आमदानीच्या सुरुवातीस ३००० जहाजें बंगालकडे तयार असत. परंतु पुढें ७६८ लढाऊ बोटी व नावा फक्त ठेवल्या होत्या व याशिवाय जहागीरदारांना आरमाराच्या मदतीसाठीं नावा ठेवाव्या लागत असत. बोटींवर पोर्तुगीज खलाशांच्या नेमणुका करीत असत व एकूण नावाड्यांचा खर्च दरमहा २९२८२ रु. असून नावा व जहाजांची

दुरुस्ती व नवी बांधणी याप्रीत्यर्थ प्रतिवर्षी ८४३४५२ रुपये खर्च येई असें प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी आपल्या ग्रंथांत लिहितात. बादशाही आरमार डाका येथें तयार असे. बंगालकडील जहागीरदारीचें उत्पन्न या आरमाराप्रीत्यर्थ बहुधा खर्च होत असे व हें आरमार मॅग, आराकानी, पोर्तुगीज वगैरे चांचे लोकांच्या उपद्रवापासून देशाचें संरक्षण करण्याकरतांच ठेवलें होतें. बादशाही आरमाराचें लांकूड सिलहटमधून येत असे. आरकानच्या बाजूवरील समुद्रकिनाऱ्यावर मॅग व फिरंगी लोकांच्या गोद्या असत व या देशांतील नावांची मजबुती अधिक असून त्यांस खर्च कमी येई व म्हणून इस्तंबूलचे सुलतानहि आपल्या बोटी हिंदुस्थानांतून तयार करवून नेत व त्यांना त्या स्वस्त पडत असत. डाका येथें ७६८ लढाऊ जहाजांखेरीज तेथील सुभे व अधिकारी यांच्याकरतां वेगळ्या नावा असत. याखेरीज खास बादशहाच्या संतोषाकरतां दरवर्षी सुंदर आकाराच्या व शक्य तितक्या ज्यास्त सोयींनीं व सुखसाधनांनीं सुसज्ज अशा दोन नावा बादशहाकडे पाठविण्याची वहिवाट असे.

सिंध प्रांतांतहि बंगालप्रमाणेंच जहाजें तयार करण्याचे कारखाने असत. ठ्ठाच्या सरकारांतच फक्त ४०००० नावा भाड्यासाठीं तयार असत! लोहारी बंदर मोंगलकाळीं सिंधुनदावर प्रमुख व्यापारी बंदर म्हणून प्रसिद्ध असून त्याच्या बंदोबस्ताबद्दल तरीख–इ–तवारीखमध्यें पुढीलप्रमाणें चित्तवेधक माहिती आढळते.

"Between the town of Thatta and Lohari Bunder is a distance of two days journey, both by land and water. Beyond that it is another day's march to the sea, there is a small channel (called Nar in the language of Thattes) communicating with the port which is un-fordable. Between the port and the ocean there is but one inhabited spot called Suimiani. Here a guard belonging to the Mir Bandar or Port Master, with a loaded piece of ordnance is always stationed. Whenever a ship enters the creeck it intimates its approach by firing a gun which is responded to by the Guard house, in order by that signal, to inform the people at the port of the arrival of a strange vessel. These again instantly send a word of its arrival to the merchants of Thatta and then embarking on boats repair to

the place where the guard is posted. Ere they reach it those on the lookout have already inquired into the nature of the ship. Every vessel and trader must undergo this questioning. All concerned in the business now go in their boats (Gurabs) to the mouth of the creek. If the ship belong to the port it is allowed to move up and anchor under Lohari Bunder. If it belong to some other port it can go no further, its cargo is transferred into boats and forwarded to the city." अर्थः—" लोहारी बंदर व ठठ्ठा यांजमधील अंतर तोडण्यास जमिनीवरून व जलमार्गानें दोन दिवस लागतात. लोहारीहून समुद्रास जाण्यास एक दिवस आणखी लागतो. बंदरांत जाण्यासाठीं मध्यें उतार नसलेली खाडी लागते. सिंधुसागर व बंदर यांमध्यें सुइमियानी नांवाचें एक वस्तीचें स्थान आहे. या जागीं मीर बंदर अथवा बंदरावरील मुख्याधिकाऱ्याचा पहारा असून भरलेल्या तोफा तयार असतात. खाडीच्या तोंडाशीं जहाज येतांच त्याची प्रथम सलामी तोफ होते व नंतर उत्तरादाखल पहारा घरावरील तोफ डागली जाते व त्यायोगें बंदरांतील लोकांस बोट बंदराजवळ आलेली समजते. बंदरांतील लोक ठठ्ठाच्या व्यापाऱ्यास या नवीन बोटीच्या आगमनाची बातमी देतात व सर्व आपापल्या नावांत बसून पहाऱ्याच्या जागेवर जातात व हे तेथें पोहोंचेतों पहारेकऱ्यास त्या सर्व जहाजांची माहिती झालेली असते. प्रत्येक जहाजावरील मुख्याधिकाऱ्यास व व्यापाऱ्यास सारखेच प्रश्न विचारले जातात. यानंतर धंदेवाले लोक आपापल्या नावा घेऊन खाडींतील जहाजाजवळ जातात. जहाज बंदरांत उतरणारें असल्यास त्यास आंत येऊन नांगरण्याची परवानगी मिळते, व दुसऱ्या बंदराचें जहाज असेल तर विक्रीचा माल बंदरांतील नावांत उतरून घेऊन शहरांत विक्रीसाठीं पाठविण्यांत येतो."

यावरून बंदराच्या बंदोबस्तासंबंधीं बरीच माहिती कळते. अकबरानें सिंध, गुजराथ व बंगाल प्रांत आपल्या अमलाखालीं पूर्णत्वानें आणतेवेळीं त्यास आरमाराची गरज भासली व त्याचा उपयोग कसा झाला हें समजतें. त्याचप्रमाणें बंगाल प्रांतांतील हिंदु जहागीरदार लोकहि व्यापारासाठीं आपापलें लहान आरमार तयार ठेवीत. वेळ पडल्यास सागरयुद्धहि करीत याची माहिती ईलियटच्या ग्रंथांत स्वतंत्रपणें दिली आहे. तिचा सारांश थोडक्यांत पुढें दिला आहे.

अकबरानें अझीझ कोका यास गुजराथचा सुभेदार नेमला होता. या प्रांताची नवीन जमाबंदी व महसूल वसूल करण्यासाठीं आग्यास १००० बोटी (किश्ती) तयार करवून त्यांतून समुद्रमार्गें जाण्यासाठीं राजा तोडरमलची रवानगी इ. स. १५८० मध्यें अकबरानें केली होती. मिरझा जानी बेग हा सिंध प्रांताचा स्वतंत्र राज्यकारभार हाकून अकबरास मान देईनासा होऊं लागला तेव्हां त्यास जिंकण्यासाठीं इ. स. १५९० मध्यें अकबरानें सिंधवर स्वारी पाठविली. तीस तोंड देण्याकरतां मिरझा जानी बेगनें १२० युद्धनौका व २०० बोटी सैन्य पाठविलें होतें. जानी बेगच्या सैन्यांत फिरंगी लोकहि सैनिक व नावाडी होते. मिरझाचा पाडाव होऊन तहांत बादशाही खजिन्यास खंडणी व तीस युद्धनौका द्याव्या लागल्या. बहार व बंगाल प्रांतांतील मुसलमान सुभेदारांच्या बंडाळीस आळा घालून त्यांस कह्यांत आणण्यासाठीं इ. स. १५७४ मध्यें खान खनान यास मोठें सैन्य देऊन पाठविण्यांत आलें. याशिवाय खास अकबरानेंहि या स्वारीचें आधिपत्य घेतलें होतें. पाटण्याला पोहोंचतांच त्यानें हाजीपुरचा किल्ला सर करण्यासाठीं खान आलमच्या हाताखालीं ३००० सैनिक देऊन पाठविलें. हा किल्ला सर होतांच पाटणा अकबराच्या हातीं पडलें व त्याचा शत्रु दाऊद बोटींतून पळून गेला. यानंतर खान खनानाला बंगालचा सुभेदार नेमला, परंतु तेथील मोंगल जहागीरदार व अफगाण लोक त्यास जुमानीत नसत, म्हणून त्याजागीं राजा तोडरमल व त्याचे मागून राजा मानसिंह या दोघां हिंदु सरदारांस अकबरानें बंगालचे सुभेदार नेमलें. यांनीं तेथील व्यवस्था चांगली ठेवून बंगालच्या लोकांवर अंमल बसविला. मानसिंहाच्या सुभेदारीच्या काळांत (इ. स. १५८९ ते १६०४) अकबराचें आरमार डाक्का येथें तयार होई. याच वेळीं बंगालच्या हिंदु जहागीरदारांनीं आपलें आरमार तयार केलें होतें. सिरपुर, चंद्रद्वीप व चंडीकन या जागीं हिंदूंची सागरचळवळ या काळांत विशेष दृश्यमान असे. सिरपुरचा संस्थानिक केदारनाथ राय यानें आपलें आरमार तयार करवून आपल्या गोदींत व बंदरांत अनेक युद्धनौका तयार ठेवल्या असत. संदद्वीप बेट मोंगलांचे हातून काढून घेऊन त्यानें पोर्तुगीजांचे हातीं इ. स. १६२० मध्यें दिलें होतें. आराकानच्या राजाला त्यामुळें भीति उत्पन्न होऊन त्यानें वरील बेटें जिंकून घेण्यासाठीं लहानमोठ्या १५० युद्धनौका पाठविल्या. केदाररायनें बेटावरील लोकांच्या मदतीसाठीं १०० युद्धनौका पाठवून शत्रूंस जिंकलें व त्यांचेजवळील १४९ नौका पाडाव करून घेतल्या.

यानंतर आराकानच्या राजानें पुनः जवळजवळ १००० बोटींचें आरमार धाडलें, पण त्यांतहि केदाररायनें त्याचा पराभव केला. ही बातमी बंगालचा सुभेदार राजा मानसिंह यास मिळाली व त्यानें मोंगलांच्या वतीनें या संस्थानिकाविरुद्ध आपल्या सायुध युद्धनौका केदाररायवर स्वारी करण्यासाठीं मन्दरायच्या आधिपत्याखालीं पाठविल्या, पण यांत मन्दराय मारला गेला. याचा वचपा घेऊन आपलें वर्चस्व बसविण्यासाठीं मानसिंहानें इ. स. १६०४ मध्यें मोठें जबर मोंगली आरमार केदाररायविरुद्ध पाठविलें. यांत प्रथमतः केदाररायनें आपल्या ५०० निवडक युद्धनौकांनिशीं मोंगल सरदार किल्मकावर श्रीनगर येथें हल्ला चढविला, पण त्यास यांत यश न येतां तो जखमी होऊन मानसिंहाच्या हातीं सांपडला व लौकरच मरण पावला. केदारराय खेरीज बक्ल येथें रामचंद्रराय नांवाचा प्रसिद्ध जमीदार होता त्यानेंहि आपलें आरमार तयार ठेवलें होतें. जेसोरच्या प्रतापादित्याचें आरमारी युद्धांत रामचंद्ररायनें आपलें जीवित तोफांनीं सुसज्ज व ६४ वल्ह्यांनीं वल्हविल्या जाणाऱ्या आपल्या युद्धनौकेंतून सुरक्षित ठेविलें होतें ही गोष्ट नीळकंठरायनें आपल्या प्रतापादित्य ग्रंथांत सुंदर वर्णिली आहे. याचा मुलगा कीर्तिनारायण यानें आपलें सागरवर्चस्व कायम ठेवल्यानें डाक्याच्या नबाबासहि त्याचा स्नेह संपादावा लागे. यानें मेघनादाच्या मुखाशीं वसाहत करून राहणाऱ्या परदेशी फिरंग्यास हाकलून लावलें होतें. याच वेळीं सर्वांत बलिष्ट असें हिंदु आरमार म्हणजे जेसोरच्या प्रतापादित्य नांवाच्या शूर संस्थानिकाचें होतें. यानें जेसोरखेरीज आपल्या गोदी व बंदरें दुधाळी, जहाजघाट व चक्रश्री या जागीं ठेविलीं होतीं व याचें आरमार संरक्षणासाठीं सदैव सुसज्ज असे. संरक्षणाच्या बाबींप्रमाणेंच बंगाल्यांत सागरव्यापाराचीहि सोळाव्या शतकांत भरभराट होती हें वरथेमाच्या वर्णनावरून दिसतें व त्याचा पाठपुरावा पुरछानें केला आहे. बंगाल प्रांतांत गहूं, तांदूळ, साखर, सुंठ, मिरीं, सुती कापड व रेशमी वस्त्रें प्रांतांतील लोकांस पुरूनहि व्यापारासाठीं निर्गत करतां येण्याइतक्या विपुल असत. वरथीमा यासंबंधानें म्हणतो कीं, " जगांतील इतर कोणत्याहि भागापेक्षां वरील पदार्थ या देशांत फार मोठ्या प्रमाणावर उत्पन्न होतात. "

"This country abounds more in grain, flesh of every kind, in great quantity of sugar, also of ginger and of great abundance of cotton than any country in the world."

राल्फ फिचू नांवाचा इंग्रज या देशांत इ. स. १५८६ मध्यें आला व त्यानें बंगालची माहिती गोळा करून लिहून काढली. त्याच्या लिखाणाप्रमाणें बंगाल्यांत तंडा येथें कापूस व कापड याची आयात निर्गत मोठी असून त्याचा व्यापार प्रचंड असे. बक्र येथें उत्तम तांदूळ व साध्या व रेशमी कापडाचा दांडगा व्यापार होता. श्रीपुर येथें कापडाच्या मोठाल्या वखारी असून सोनार गांवला येणारें कापड हिंदुस्थानांत इतरत्र कोठेंहि मिळत नसे व येथील तांदूळ सीलोन, पेगु, मलाक्का, सुमात्रा व अन्यत्र पाठविला जात असे. याचप्रमाणें सातेगांव हें बंदरहि व्यापाराचें मोठें केन्द्र असून सन्दद्वीपांत मिठाचा व्यापार चालत असे व दरवर्षी ३०० जहाजें मीठ भरून बाहेर पाठविण्यांत येत असें फिचू म्हणतो. याच काळांत वरील सर्व बंदरांपेक्षां गौरचें महत्त्व बंगाल्यांत फार होतें. गौर हें शहर सेन व पाल या राजांची फार पुरातन राजधानी होती. या शहराभोंवतीं चोहोंकडून नद्यांचे प्रवाह चालू असल्यानें साहजिकच या शहरांत जलव्यापाराचें मोठें महत्त्व आलें. या राजांच्या ताम्रपटांवरून धर्मपालदेवानें आपल्या सैन्याच्या वाहतुकीसाठीं नौकांचा पूल तयार केला होता असें दिसतें. सेन राजांच्या ताम्रपटांवरूनहि त्यांनीं आपलें आरमार सुसज्ज ठेवलें होतें हेंच सिद्ध होतें.

बंगालच्या मुसलमान राजांच्या कारकीर्दींतहि गौरचें महत्त्व व वैभव वाढतच गेलें. हुसेन शहानें (इ. स. १४९८ ते १५२०) आपलें बंगाली आरमार कामरूपवर स्वारी करण्यासाठीं धाडलें होतें असें दिसतें. याच बंदरांतून शेखभीख या मुसलमान व्यापाऱ्यानें आपलीं तीन मोठीं व्यापारी जहाजें रेशमी माल भरून इराणच्या आखाताच्या मार्गानें रशियाकडे नेण्यासाठीं गौरहून सोडलीं. परंतु त्यांपैकीं दोन तुफानांत सांपडून बुडालीं असें हंटरनें आपल्या स्टॅटिस्टिकल अकौंट ऑफ बंगाल या ग्रंथांत म्हटलें आहे. याशिवाय डिबॅरो, मॅन्युअल डि फॅरियाबायू सूझा, चंबान वगैरे परदेशस्थ व स्वदेशी ग्रंथकारांनींहि याच गंगानदीच्या कांठच्या गौरशहराची फार वाखाणणी केली आहे. या गांवची लोकसंख्या दोनलक्ष होती व रहदारीचे रस्ते व्यापारानें सदैव गजबजले असून रस्त्यानें चालणें मुष्कील होई एवढी गर्दी असे. गांवांतील वाडे प्रचण्ड प्रेक्षणीय असत असें या शहराचें वर्णन अनेकांनीं केलें आहे.

अकबराच्या मृत्यूनंतर इ. स. १६०५ मध्यें बंगालचा सुभेदार इस्मायलखान यानें आपली राजधानी राजमहाल येथून डाक्यास नेली व मगच अफगाण लोकांचें

बंड मोडण्यासाठीं त्यानें आपला तोफखाना व आरमार हीं वाढविलीं. जहांगीरचे वेळीं आराकानचे राजानें मग लोक व पोर्तुगीज यांच्या मदतीनें सन्दद्वीपला आपलें मोठें आरमार पाठवून त्यांत १००० पोर्तुगीज सैनिक, २०० शिपाई, २०० घोडेस्वार व ८० युद्धनौका तयार केल्या व एवढ्या सैन्यानिशीं दक्षिण बंगालवर स्वारी केली, पण इस्माइल खानानें त्याचा धुव्वा उडविला.

जहांगीरानंतर शहाजहानाचे कारकीर्दींतहि चांगलें आरमार तयार होतें. अकबराचे वेळेपासूनच बंगाल प्रांतांत मुसलमान अफघाणाप्रमाणेंच इतरत्रहि मोंगलाविरुद्ध चळवळी चालू होत्याच; त्यांत पूर्वबंगालच्या सरहद्दीवरील लोक व कुचबिहार संस्थानचे लोक यांचे मोंगली बंगाल प्रांतावर मधून मधून हल्ले होत असत. लक्ष्मीनारायण नांवाच्या कुचबिहारच्या संस्थानिकाविरुद्ध मोंगल आरमारानें इ. स. १५९६ मध्यें एक मोहीम केली. कुचबिहारच्या संस्थानिकाकडे ४००० घोडदळ, २,००,००० पायदळ, ७०० हत्ती व १००० युद्धनौका एवढें प्रचण्ड सैन्य होतें (अकबरनामा). पादशहानाम्यांतील माहितीवरून वरीलप्रमाणेंच इ. स. १६०० मध्यें कुछ हाजोच्या पारिछत नामक संस्थानिकाबरोबर मोंगलांचें गजाधर नदीवर आरमारी युद्ध होऊन त्यांत संस्थानिकाचा पराजय झाला. परंतु पारिछताचा भाऊ बलदेव यानें आसामाचा आश्रय करून तेथें कोछी व आसामी लोकांचें मोठें सैन्य जमविलें आणि मोंगलांचें मोठें सैन्य व ५०० युद्धनौका यांवर हल्ला चढवून त्यांचा पाडाव केला. यानंतर इ. स. १६३८ मध्यें आसामी लोकांनीं स्वतःचें आरमार घेऊन त्यांतून ब्रह्मपुत्रा नद ओलांडून मोंगली प्रांतावर आक्रमण करीत अगदीं डाकानजीक ते आले होते, परंतु येथें इस्माइलखान मुर्शिदी या बंगालच्या सुभेदारानें त्यांस पराजित करून त्यांच्या १५ युद्धनौका काबीज केल्या. त्याच्या बंगाल प्रांताच्या बंदोबस्तासाठीं लागणारें आरमार व सैन्य यांच्या खर्चासाठीं म्हणून लावून दिलेल्या जहागिरींच्या तैनातीसाठींच बंगाल प्रांताचें साऱ्याचें बहुतेक उत्पन्न खर्च होई, म्हणून मुख्य पादशाही तिजोरीसाठीं पाठविण्यास कांहीं फारसें उरेना. यामुळें मोंगली आरमाराकडे दुर्लक्ष होऊन तें हळूहळू मोडकळीस आलें व त्याचबरोबर मॅग व पोर्तुगीज यांचें नाविक बळ वाढत गेलें व इ. स. १६३९ मध्यें राजपुत्र शुजा बंगालच्या सुभेदारीवर आल्यावर तर आरमार फारच रोडावलें.

औरंगजेबाचे कारकीर्दींत मात्र त्याचा सुभेदार मीर जुमला यानें पादशाही आर-

माराचे १४ लक्ष रुपयांचे खर्चाचा जम व्यवस्थित बसविला. त्यानें डाका येथें बंगालची राजधानी बदलून तिच्याभोंवतीं उत्तम सैनिकी युद्धरस्ते व पूल बांधवून लखिया व ईशुमती नद्यांच्या संगमाभोंवतीं अनेक किल्ले बांधविले. त्यानें इ. स. १६५१ मध्यें कुचबिहार जिंकून इ. स. १६६० मध्यें आसामवर स्वारी केली. तीस तोंड देण्याकरितां शत्रुपक्षाकडील ८०० युद्धनौका तयार असून प्रत्येकींत ६० ते ८० सैनिक होते. या आरमाराचा पराभव होऊन मोंगलांस एक तोफेच्या ३०० ते ४०० युद्धनौका सांपडल्या. यावेळीं पादशाही आरमारांत एकूण ३२२ वेगळाल्या जातीच्या युद्धनौका होत्या. त्याः—

कोशा १५९;	जलवाह ४८;	घरब १०;
परिंदाह ७;	बाजराह ४;	पाटिलाह ५०;
साल्ब २;	पाटिल १;	भार १;
बालम १;	ऱ्हाटगिरी १०;	महालगिरी ५;
पालवार व इतर अनेक लहान २४;		एकूण ३२२

युद्ध यशस्वी झालें तरी मोंगलांच्या सैन्यांत मोठा भयंकर रोग उद्भवून त्यापायीं अनेक आरमारी अधिकारी व नाविक मृत्युमुखीं पडले, व स्वतः मीर जुमलाहि मरण पावला. त्यानंतर मुनव्वरखान यास जमीनदार सरदार ई सैरल ही पदवी देऊन त्याचे हाताखालीं मोंगली आरमार दिलें; पण त्याचें चांचे लोकांच्या आरमारापुडें कांहीं चाललें नाहीं म्हणून मोंगली आरमाराच्या अवशेषाचा नाश होऊन फक्त नौआरा हें नांव तेवढें शिल्लक राहिलें. यानंतर इ. स. १६६४ मध्यें प्रसिद्ध षाहिस्तेखान हा बंगालचा सुभेदार झाला व त्यानें मोंगली आरमार सुसज्ज करण्याचा आटोकाट प्रयत्न करून त्यांत बरेंचसें यशहि संपादिलें. नावा बांधण्यासाठीं हुगळी, बलेश्वर, मुरंग, चिलमारी, जेसोर, कारिवारी वगैरे ठिकाणीं उत्तम गोदी बांधवून असंख्य नावा तयार करवून त्या डाका येथें पाठविण्याचा त्यानें हुकूम दिला व बोटीसाठीं लागणारे लाकूड व नौका तयार करणारीं माणसें पाहिजे होतीं त्यांचीहि व्यवस्था ज्या ज्या मौज्यांत लांकूड व नौका कारागीर होते त्यांस हुकूम पाठवून त्यांची सोय लावून दिली. खुद्द डाका शहरांत नाखवे व नाविक सांपडले त्यांस पगार देऊन नोकरींत ठेवलें व त्यांवर देखरेखीसाठीं म्हणून अनुभविक व प्रामाणिक गृहस्थ हकीम महमद हुसेन यास नेमलें. किशोरदास नांवाच्या

बंगाली अनुभविक व प्रामाणिक कारकुनास आरमाराप्रीत्यर्थ लावून दिलेल्या जहागिरी व परगणे, यांचा सारा वसूल करून जमाखर्च ठेवण्यासाठीं नेमून दिले. या सर्व बंदोबस्तामुळें थोडक्याच अवधींत त्यानें मोंगली आरमारांत पुनः जवळपास ३०० युद्धनौकांचें बळ भरतीस घातलें व चातेगांवच्या फिरंगी लोकांवर वचक वसविण्यासाठीं संग्रामगडला २०० नौकांसकट एक दर्याधिकारी ठेवला व दुसरा अधिकारी १०० बोटींसह ढापा येथें नेमला. व सन्दद्वीप बेट पुनः जिंकून परत घेतलें. या बंगालच्या मोंगली आरमारावर इब्न हुसेन नांवाचा दर्यासारंग नेमला. त्याचे हातीं एकूण २८८ युद्धनौका होत्या. त्यानें आराकानी आरमारावर स्वारी करून त्याचा फडशा उडविला. यांत मोंगलांस १३५ शत्रुनौका सांपडल्या. त्या येणेंप्रमाणेः—खाल्र २, घरब ९, जंगी २२, कुशा १२, जलवाह ६७ (६८) व बालम २२, एकंदर १३५. याप्रमाणें अकबरापासून औरंगझेबपर्यंत बादशहांच्या कारकीर्दींतील आरमारखात्याची माहिती झाली. या हकीकतीवरून मोंगल साम्राज्यांतील नाक्याचीं बंदरें युद्धनीतीच्या पद्धतीनें तयार असलीं तरी सागरीव्यापारांत मोंगली सत्तेचा फारसा उपयोग झाला नाहीं हेंच स्पष्ट दिसतें. सागरव्यापाराकडे कोणत्याहि कारणानें दुर्लक्ष झाल्यामुळें अकबराच्या वेळेपासून पाश्चात्य व्यापाऱ्यांच्या हातीं हिंदुस्थानचा सागरव्यापार गेला, व तो प्रथम पोर्तुगीज, नंतर डच व अखेरीस इंग्रजांचे हातांत जाऊन त्यांतच हिंदूंच्या सागरव्यापाराची, वैभवाची व स्वातंत्र्याची इतिश्री झाली. अकबरास सोनें, जडजवाहीर, घोडे व इतर चैनीच्या सुखसोयी मनमुराद हव्या होत्या त्या पोर्तुगीजांच्या व्यापारापासून मिळत, म्हणून त्यानें प्रथमतः त्या लोकांस हिंदुस्थानांत व्यापार करण्यास परवानगी दिली. परंतु त्याचा दुरुपयोग करून पोर्तुगीज राजानें आपणाकडेच फक्त कांहीं व्यापारमार्गाचें स्वामित्व आहे असें जाहीर केलें व हिंदुस्थानांतील व्यापारी जहाजांस पोर्तुगीजांच्या परवान्याखेरीज पूर्वआफ्रिका ते चीनपर्यंत जातां येईना अशी परिस्थिति निर्माण केली. त्यावेळीं पोर्तुगीजांची सत्ता कमी करण्यासाठीं अकबरानें डच लोकांस हाताशीं धरलें. यानंतर त्याचा मुलगा सलीम उर्फ जहांगीर यानेंहि तेंच व्रत पुढें चालू ठेवून डचांचें वर्चस्व कमी करण्यासाठीं इंग्रज व्यापाऱ्यांस हाताशीं धरलें. परंतु यामुळें हिंदुस्थान या राष्ट्राचा यत्किंचित्‌हि फायदा न होतां उलट नुकसानच झालें. हिंदुस्थानचा व्यापार वाढवायाचा म्हणजे पाश्चिमात्य देशांतील लोकांस लागणाऱ्या जिनसा या देशांत

विपुलप्रमाणांत उत्पन्न करून देशांतील गरजा भागविल्यानंतर परदेशांत रवाना करणें, आणि हिंदुस्थानास आवश्यक अशा वस्तूंची परदेशांतून आयात करणें हें होय. हिंदुस्थानच्या लोकांस स्वतःच्या गरजांकरतां परदेशांतील माल फारसा लागत नसे, व पाश्चिमात्य देशांस हिंदुस्थानांतून कापडी माल व बऱ्याच मोठ्या प्रमाणावर मिरीं व मसाल्याचे जिन्नस यांची गरज असे. यामुळें पाश्चिमात्य व्यापाराचा फारसा प्रसार या देशांत झाला नाहीं. पौर्वात्य देशांस मात्र हिंदुस्थानच्या कपाशी मालाची फार आवश्यकता वाटत होती. सोळाव्या शतकांत व सतराव्याच्या आरंभीं हिंदुस्थानांत पुढील बंदरें व्यापाराकरितां प्रसिद्ध होतीं. १ लाहिरी बंदर (कराचीजवळ), २ दिव, ३ भडोच, ४ सुरत, ५ दमन, ६ वसई, ७ चौल (मुंबईजवळ), ८ दाभोळ, ९ गोंवा, १० बैतकुल, ११ भटकल, १२ मंगलूर, १३ कालिकत, १४ कोचीन, १५ क्विलन (अगदीं दक्षिण टोंकाजवळ), १६ सेंट थोम, १७ नेगापट्टम, १८ पुलिकत, १९ मच्छलीपट्टम, २० हुगळी, २१ सातगाव, २२ चितगांव. यांपैकीं अकबरास लाहिरी बंदर, भडोच, सुरत व सातगांव हीं साम्राज्यदृष्ट्या महत्त्वाचीं होतीं. लाहिरी बंदराचे व्यापारासंबंधीं निकोलाय मनुकी म्हणतो कीं या बंदरांत अरबी व इराणी जहाजांतून खजूर, घोडे, लहान मोतीं, धूप, डिंक, सोनामुखी व कांहीं मूल्यवान हिरे वगैरे जिन्नस या देशांत उतरून येथून परदेशांत साखर, लोणी, आलिव्ह तेल, कोको, छीट व इतर कापड बदल्यांत पाठविलें जात असे. हिंदुस्थान व इराणच्या व्यापाराचें मुख्य केन्द्र ऑर्मुझला होतें व येथून अरबी लोकांचें दळणवळण असून खुद्द अरबस्तान व हिंदुस्थानच्या व्यापाराचें मध्यवर्ती स्थान मोछा हें होतें. या देशांतील निर्गतीचा व्यापार गंगासागर (बंगाल), खंबायतचें आखात (गुजरात), कारोमांडल किनारा व सिंधुसागर या ठिकाणीं चालत असे. हिंदुस्थानांतील सोळाव्या व सतराव्या शतकांतील होणारी आयात–निर्यात पुढीलप्रमाणें होतीः—

आयातः—सोनें, रुपें, घोडे, कच्चें रेशीम, तांबें, टिन, जस्त, शिसें, पारा, हस्तिदंत, पोंवळी, तैल, स्फटिकमणी, उंची खडे, रेशमी वस्त्रें, किनखाप, मखमल, सुवासिक द्रव्यें व अत्तरें, लाखेचीं भांडीं व इतर जिनसा, कापूर, मद्य व आफ्रिकेंतील गुलाम.

निर्गतः—कापसाचें कापड, मिरीं, लवंगा, जायफळ, जायपत्री, सुंठ, दालचिनी, हळद, नीळ, व इतर रंग, अफू वगैरे पदार्थ.

या आयात–निर्यातीची आजच्या व्यापाराशीं तुलना करतां असें दिसून येतें कीं, पूर्वी हिंदुस्थानच्या आयातींत न मोडणारा माल कापड व यंत्रें हीं आज सर्रास परदेशांमधून, विशेषतः इंग्लंडमधून येतात; त्याचप्रमाणें निर्गतींत पूर्वी बाहेर न जाणारें धान्य आज अवाढव्य प्रमाणावर बाहेर पाठविलें जात आहे. अर्थशास्त्राच्या दृष्टीनें असल्या आयात–निर्यातीचा परिणाम राष्ट्रास विघातक झाल्याशिवाय राहत नाहीं ही गोष्ट स्पष्ट करून सांगण्याची गरज नाहीं. पूर्वी हिंदुस्थानांत संपत्ति अमूप होती याची मीमांसा करतांना वुइल्यम् हॉकिन्स म्हणतो कीं, " हिंदुस्थानांतील आवश्यक जिनसा नेण्यासाठीं परदेशांतील सोनेंरुपें या देशांत येई व त्याऐवजीं या देशांतील अनेक वस्तु परदेशीं पाठविण्यांत येत असत. या देशांत संपत्ति सांठण्याचें कारण हें होय व ही संपत्ति बाहेर जात नाहीं म्हणून साहजिकच हा देश अधिक कनकसंपन्न आहे. " टेरी म्हणतो कीं, सर्व नद्यांचें पाणी जसें समुद्रांत सांठतें त्याप्रमाणें इतर देशांतील पैसा हिंदुस्थानांत वाहत येऊन सांठतो.

अकबराचे वेळेस खुला व्यापार नसून उत्पन्न केलेल्या सर्व मालावर बादशहाचा अग्रेसरत्वाचा हक्क असे, व अकबर स्वतः खाजगी व्यापार करीत असल्यानें परदेशांतून आलेल्या मौल्यवान् जिनसा प्रथमतः त्याच्या व्यापारासाठीं त्याचे सुभेदार विकत घेत व मग किफायतीनें देशीव्यापाऱ्यांस विकीत असत (प्रो. डी. पंत.) असो.

मोंगल बादशहांच्या वेळची आरमारची स्थिति मागें वर्णिलीच आहे. याच काळांत मोंगल साम्राज्यांत न गोंवलेल्या हिंदुस्थानच्या इतर भागांतील आरमाराची माहितीहि थोडी पाहूं व नंतर मराठ्यांच्या आरमाकडे वळूं.

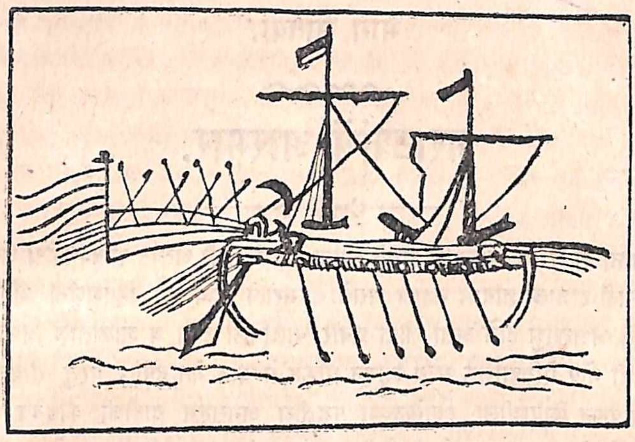
कारोमांडल किनाऱ्यावरील मच्छलीपट्टमच्या बंदरांत फार मोठा व्यापार चालत असे. या प्रांतांत मोठमोठे व्यापारी आपलीं स्वतःचीं जहाजें व्यापारासाठीं पाठवीत व इंग्रजी जहाजांमधूनहि माल पाठवीत असत. ख्रिस्टोफर हॉटननें १६७६–७७ मध्यें मच्छलीपट्टमच्या व्यापाराचें वर्णन पुढीलप्रमाणें केलें आहे. " मी प्रथमतः या भागांत १६५७ मध्यें आलों. त्यावेळीं हें शहर फार भरभराटींत असून येथून आराकान, पेगू, तेनासारीम, केडा, मलाका, मोछा, इराण आणि मालदिव बेटांकडे या भागांतील व्यापाऱ्यांच्या मालकीच्या २० जहाजांचा काफिला माल भरून नेतांना मला दिसत असे. "

गोवळकोंड्याच्या राजाचें स्वतःचें आरमार होतें व त्याच्या बोटी मोठ्या असून त्या व्यापारार्थ आराकान, तेनासिरी, सीलोन वगैरे दूर प्रदेशीं जाऊन स्वतःसाठीं व आपल्या सरदारांसाठीं दरवर्षी २०–२५ हत्ती घेऊन येत असत. या हत्तींचें वजन संभाळून सागरमार्ग ओलांडणाऱ्या नौका त्याच्याजवळ असत. यावरून या नौका केवढ्या भक्कम व मोठ्या आकाराच्या असतील याची कल्पना सहज करतां येईल. बावरी म्हणतो कीं गोवळकोंडा येथील राजाच्या नौका व्यापारांत ताम्र-समुद्रांत मोछापर्यंत जात असत व यापैकीं कित्येक नौका १००० टन वजनी असत. मच्छलीपट्टणपासून ४५ मैलांवर नरसापुर येथें नौकानयनाचें मोठे केंन्द्र असे व या ठिकाणीं जहाजें बांधण्यास अवश्य लागणारें लांकूड चांगलें मिळे. मोदापोलम येथेंहि उत्तम गोदी असून तेथें उत्तमांतल्या उत्तम व भक्कम नौका तयार करीत असत. कित्येक इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं आपल्या व्यापारी नौका या देशांत करून घेतल्या होत्या. या गांवीं लोखंडी कामहि सुंदर करीत असत. याबद्दल बावरी काय म्हणतो तें त्याच्याच शब्दांत पहाः—"Any sort of iron work is here ingeniously performed by the natives, as spikes, bolts, anchors and the like. Very expert mast builders there are several here; they build very well and launch with as much discretion as I have seen in any part of the world. They have an excellent way of making shrouds, stays, or any riggings for ships." याचा अर्थः—"या देशांत नाळ, खीळ, शंकु, सूळ, सळई, नांगर, अर्गळा किंवा इतर लोखंडी काम एतद्देशीय लोक कौशल्यानें करतात. बोटीचें बांधकाम करणारे तज्ज्ञ या देशांत विपुल आहेत. ते सुंदर नावा तयार करतात व नौका जमिनीवरून पाण्यांत अतिशय अक्कलहुषारीनें ढकलतात. या कामीं ते जगावरील कोणत्याहि देशांतील लोकांस हार जाणारे नाहींत. बोटीचे तणावे किंवा धिरावे, डोलकांठीचे दोरखंड व इतर कोणत्याहि आवश्यक लागणाऱ्या जिनसा बनविण्यांत त्यांचें कौशल्य अप्रतिम आहे."

बावरीनें वर्णन केलेल्या बोटींच्या जाती वसूला, कॅटामरान, पटेला, ओलाकू, बडगारु, बाजरा व परगू ह्या होत. यापैकीं नदी उतरण्यास भाड्याच्या बोटीस ओलाकू व मजेखातर हवा खाण्यास न्यावयाच्या बोटीस बडगारु हीं नांवें होतीं.

परगू जातीच्या बोटीचा उपयोग जहाज भरणें व जहाजांमधील माल रिकामा करणें या कामीं होई. याशिवाय मलाया द्वीपसमूहाकडे जाणारे लढाऊ पडावहि असत. औरंगझेबनें सुरतेहून मक्केला मुसलमान यात्रेकरू नेण्यासाठीं चार मोठीं जहाजें ठेविलीं होतीं असें डॉ. फ्रेझर यानें १६७२ मध्यें लिहून ठेवलें आहे. याच लेखकाच्या माहितीवरून असें दिसतें कीं कित्येक व्यापारी आपल्या जहाजांच्या संरक्षणार्थ बोटीवर ३० ते ४० तोफा ठेवीत असत. हिंदी महासागर व सिंधुसागर यांच्या दरम्यान चांचे लोकांचा उपद्रव झाला होता व ते वाटेल तीं जहाजें लुटून आपल्या ताब्यांत घेत. इ. स. १६९१ मध्यें अबदुल गफूर नांवाच्या एका मोठ्या व्यापाऱ्याचें जहाज चांच्यांनीं पकडलें व त्यानंतर थोड्याच दिवसांत याच व्यापाऱ्याचें फते महमद नांवाचें जहाज एव्हरी नांवाच्या इंग्रज चांच्याच्या हातीं सांपडलें. यानंतर याच इंग्रज चांच्यानें संजानचे आसपास औरंगझेबचें एक मोठें जहाज लुटून हस्तगत केलें. या बोटीवर ५२ लक्ष रुपये किंमतीचें सोनें–चांदीचें नाणें होतें ! याच लुटारूनें फिरून रामपुरा नांवाची बोट लुटली व इच्यांत त्याला १ लक्ष ७० हजार रुपये मिळाले ! !

याप्रमाणें वरील हकीकतीवरून मोंगलकालीन परिस्थितीची जाणीव होते. साम्राज्य पसरवीत असतां देशास वेष्टन करणाऱ्या सागरावरहि आपला ताबा ठेवून आपल्या देशाचा व्यापार वाढविण्याचें धोरण जे हिंदू राजे लोकांनीं कमज्यास्त मानानें पिढ्यान् पिढ्या व शतकानुशतकें चालू ठेवलें होतें तें मोंगल राज्यकर्त्यांनीं निदान कायम ठेवलें असतें तर वेगळीच परिस्थिति असती व कदाचित् परकीयांना जेते म्हणून या देशांत प्रवेश करण्यास प्रतिबंध झाला असता. परंतु अकबराच्या वेळेपासून पाश्चात्य देशांतील पोर्तुगीज, डच व इंग्रज या व्यापाऱ्यांना वखारी घालण्यास परवाने देण्यांत येऊं लागले. त्यांना अनायासेंच आपलें वर्चस्व या देशांतील परिस्थितीवर, व्यापारावर व राजकारणावर बसवितां आलें. आपसांतील कलहाग्नि पेटवून एकमेकांस पादाक्रान्त करण्याच्या कारभारांत या परकीयांचें सहाय्य वाढत्या प्रमाणावर वेळींअवेळीं घेण्यांत येऊं लागलें. परकीयांचा सत्ताप्रवेश आत्मनाशांत पर्यवसान पावण्याचा संभव आहे याची मोंगल राज्यकर्त्यांस यत्किंचित्‌हि जाणीव उत्पन्न झाली नाहीं. अकबराचे वेळेपासून पोर्तुगीजांच्या परवानगीवांचून खुद्द मोंगलांच्या व्यापारी जहाजांसहि ईजिप्त, पूर्व आफ्रिका, अरबस्तान, चीन, मलाया



चित्र नं. ४ मोंगलकालीन जहाज (लढाऊ पडाव).

इत्यादि देशांशीं व्यापार करतां येईना ! अशी आत्मविघातक परिस्थिति मोंगल बादशहांनीं निर्माण केल्यामुळें एतद्देशीय हिंदु लोकांच्या परंपरागत चालत आलेल्या सागरव्यापारास मोठा धक्का बसला. त्यांची परंपरा खण्डित झाली, त्यांची महत्त्वाकांक्षा, उद्योग, साहस व कल्पकता हीं सगळीं संपुष्टांत येऊं लागलीं. औरंगजेबाच्या कारकीर्दींत तर हिंदूंवरील जुलमाचा कहर झाल्यानें हिंदु सागरव्यापाऱ्यांस समुद्रावरील सुरक्षितता नाहींशी झाली. शिवाय बादशहाची मर्जी खपा झाली तर काय अनर्थ ओढवतील या भयानें साहसी हिंदु व्यापाऱ्यांची संख्या दिवसेंदिवस क्षीण होत गेली. खुद्द मोंगल बादशहाचींच जहाजें जेथें लुटलीं जात तेथें इतरांची काय कथा ? याप्रमाणें सोळाव्या शतकापासून हिंदुस्थानचा सागरव्यापार पाश्चात्य राष्ट्रांपैकीं प्रथम पोर्तुगीज, नंतर डच व अखेरीस इंग्रज व्यापाऱ्यांच्या हातांत गेला व या देशाचा वैभवरवि पश्चिम क्षितिजाकडे वळला ! मध्यंतरीं हिंदुपदपादशाही स्थापतांना छत्रपति शिवाजी महाराजांनीं आपलें आरमार वाढवून इंग्रजांस थोपवून धरलें, परंतु त्यांचें धर्मप्रेम, शौर्य, निःस्वार्थीपणा, साहस इत्यादि गुणांची परंपरा पुढें न टिकल्यामुळें अखेर मराठा अमदानीचीहि काळाच्या झंझावातांत वावडी उडाली व हिंदुस्थान देश आपल्या वैभवास पारखा होऊन स्वतःच्या घरांत परका बनला !

भाग सातवा.

मराठ्यांचें आरमार.

ज्यांना राज्य चालवावयाचें असतें त्यांना राजनीतीची अत्यंत आवश्यकता असते, व यासाठीं राजाला ज्ञानाचें महत्त्व असतें. मराठी राज्याच्या हितशत्रूंनीं श्रीशिवछत्रपति अक्षरशत्रु होते असा खोटा प्रचार चालविला होता व शाळांतील विद्यार्थ्यांकडून ही गोष्ट ऐतिहासिक सत्य म्हणून घोकून घेण्यांत येत होती; परंतु तत्कालीन पुराव्यावरून शिवाजीला त्यावेळच्या पद्धतीस अनुसरून दादोजी कोंडदेव यानें शिक्षण देण्याची व्यवस्था केली होती. आमच्यांतीलच कांहीं विद्वान लेखक हिंदु व अर्थात् श्रीशिवछत्रपतींचे अभिमानी असूनहि त्यांस सहेतुक लिहिणारे पाश्चिमात्य व मुसलमान लेखक अधिक विश्वसनीय वाटतात ही सखेदाश्चर्याची गोष्ट आहे. अशा लेखकांत प्रसिद्ध इतिहास लेखक सर यदुनाथ सरकार यांची प्रमुखत्वानें गणना होते. त्यांचा औरंगजेबाकडे विशेष ओढा आहे, मात्र शिवाजीकडे पाहण्याची दृष्टि विशेषशी आदरयुक्त नाहीं. त्यांनीं आपल्या ग्रंथांत शिवाजीस "अक्षरशत्रु" ठरविलें आहे. सरसाहेबांनीं १९२९ मध्यें प्रसिद्ध केलेल्या शिवचरित्राच्या इंग्रजी ग्रंथांत पुढील उतारा दिला आहेः— Shiwaji was illiterate. He built up his kingdom and government before visiting any royal court, civilized city or organised camp. He received no help or councel from any experienced Minister or General, but his native genius alone and un-aided enabled him to found a compact kingdom and an invincible army and a grand and beneficent system of administration."

"शिवाजी अशिक्षित होता, व ग्रंथाचा त्याला गंधहि नव्हता. सुधारलेल्या शहरांत, संघटित सैन्यांत अथवा राजदरबारांत प्रवेश करण्यापूर्वीच त्यानें स्वराज्य-स्थापना करून आपला कारभार चालविला. एखादा तज्ज्ञ व राजकारणपटु मंत्री, अथवा सेनानायक याचा सल्ला त्यास मिळाला नाहीं, तरी त्यानें केवळ

आपल्या जन्मजात बुद्धिवैभवानेंच कोणाचीहि मदत न घेतां संघटित स्वराज्य स्थापिलें, अजिंक्य सैन्य उभारलें व उपकारक राज्यपद्धति निर्माण केली. "(शिवाजीची राजनीति, १९४१ भा. वा. भट, पान ८) हीं विधानें असत्य व त्याज्य असल्याचें रा. भट यांनीं आपल्या ग्रंथांत उत्तम प्रकारें व बलिष्ट प्रमाणांनीं विशद केलें असल्यामुळें त्याचा येथें पुनरुच्चार किंवा विस्तार करण्याचें प्रयोजन नाहीं. तथापि डॉ. बाळकृष्ण यांनीं हें विधान खंडन करतांना काय म्हटलें आहे तें येथें सांगितल्याशिवाय राहवत नाहीं. ते म्हणतातः—

It is hardly necessary to multiply such instances had not Sir. J. Sarkar asserted that Shiwaji was illiterate. He maintains that the Europeans never saw him write anything, but we have shown above that the English, the Dutch, the Portugese have all testified he could read and write. They received his autographs, letters, and treaties presonally signed by him. It is hoped that some of these letters will one day be discovered in the European archives.

" सर यदुनाथ सरकार यांनीं शिवाजी अशिक्षित होता हें विधान केलें नसतें तर अधिक उदाहरणें देण्याची गरज नव्हती. यदुनाथ म्हणतात कीं युरोपियनांनीं शिवाजीस कधीं हातांनीं लिहितांना पाहिलें नाहीं. परंतु आम्ही या ग्रंथांत यापूर्वीं दाखविलेंच आहे कीं इंग्रज, डच व पोर्तुगीज लोकांनीं त्याच्या साक्षरतेची कबुली दिली आहे. त्या सर्वांस शिवाजीची हस्ताक्षरी मिळाली असून त्यानें स्वतः सही केलेलीं पत्रें व तहाचे मसुदेहि त्यांपाशीं आहेत. युरोपीयन राष्ट्रांच्या दप्तरखान्यांत हीं पत्रें कधीं काळीं खास उपलब्ध होतील अशी बळकट आशा आहे. " असो. शिवभारत ग्रंथांत शिवाजीस देण्यांत आलेल्या शिक्षणाविषयीं उल्लेख आहेत त्याची थोडीशी माहिती येथें देणें प्रस्तुत विवेचनास धरूनच होणार आहे. त्या ग्रंथांत निर्देश आहे कीं, श्रुति, स्मृति, पुराणें, भारतराजनीति, सर्वशास्त्रें, रामायण, काव्य, व्यायाम, वास्तुविद्या, फलज्योतिष, साङ्गधनुर्वेद, सुभाषित, हत्ती, घोडे व रथ यांवर बसण्याचें चातुर्य, निरनिराळ्या भाषा, चढणें-उतरणें, दौड मारणें, तलवार, धनुष्य, चक्र, भाला, पट्टा व शक्ति वगैरे आयुधांचा शास्त्रशुद्ध अभ्यास, युद्ध व बाहुयुद्ध, दुर्ग अभेद्य करणें वगैरे अनेक विषयांचें त्यास शिक्षण देण्यांत आलें होतें. याप्रमाणेंच शिवदिग्विजय ग्रंथांत ग्रथित केलेल्या व शिवाजीस शिकविलेल्या चतुर्दश विद्यांचीं

नांवें:—१ ब्रह्मज्ञान, २ रसायन, ३ कविता, ४ वेद, ५ ज्योतिष, ६ धनुर्विद्या, ७ व्याकरण, ८ जलावरोहण, ९ नृत्यकला, १० वाद्ययुक्त गीत, ११ वैद्यक, १२ अश्वारोहण, १३ कामशास्त्र व १४ तर्कशास्त्र. पराक्रमी पुरुषाचा चरित्रलेखक त्याच्या अलौकिक गुणसंपत्तीवर मोहित झाला असल्यामुळें प्रत्यक्ष वस्तुस्थितीचें उल्लंघन करून तो प्रसंगविशेषीं काव्यप्रांतांत शिरतो व वास्तवांतील उणीव आपल्या प्रतिभेनें भरून काढतो, असें मानलें तरी तो वास्तवाशीं असंबद्ध असें वर्णन किंवा विषयविस्तार करूं शकत नाहीं. पचेल तेंच खावें या व्यावहारिक सत्यास धरून तो आपल्या नायकाचें वर्णन जरा अतिशयोक्त भाषेंत करतो, तरी त्याच्या प्रतापाला, साजेशा कीर्तीला व तत्कालीन विचारी लोकांच्या मनास सुखकर अशीच प्रसन्नता तो उत्पन्न करीत असतो. याला इंग्रजी साहित्यग्रंथांत poetic justice म्हणतात व कवीला हें स्वातंत्र्य अनिर्बन्धपणें वापरण्याची साहित्यिकांची परवानगी असते. वर शिवाजीनें अभ्यासिलेल्या गुणांची यादी पाहिली तर त्याची गणना राज्यसंस्थापकापेक्षां महापण्डितांत करावी लागेल असें वाटण्याचा संभव आहे, पण चरित्रलेखकानें संधि साधतांच उपयोग केलेल्या "काव्यसत्या"कडे (poetic truth) लक्ष दिलें तर त्याची वरवर दिसणारी अतिशयोक्ति शिवाजीच्या अंगच्या लोकोत्तर गुणांचें प्रकाशन करणारी आहे असें थोड्या विचाराअन्तीं दिसून आल्याशिवाय राहणार नाहीं. कसें तें पहा. ब्रिटिश साम्राज्याचा कुशल कर्णधार चर्चिल घ्या, जर्मनांचा डिक्टेटर हिटलर घ्या, रशियाचा लेनिन घ्या, किंवा थोडया मागच्या काळचा कायझर घ्या--असल्या लोकोत्तर पुरुषांच्या अंगीं एवढी व्यापकबुद्धि असते कीं ते स्वतः कोणत्याहि एका विषयांत गाढे विद्यावन्त नसले तरी कोणत्याहि शास्त्रांतील मूलभूत सिद्धान्त आकलण्याची पात्रता त्यांना असते, या गुणग्राहकतेच्या बळावर ते योग्य माणसाची योग्य परीक्षा करून त्याला लायक अशा कामीं त्याची योजना करतात. स्वतः गातां न येणारा मार्मिक गवयागवयांमध्यें श्रेष्ठ, कनिष्ट कोण आहे हें ठरवूं शकतो, व स्वतः रणक्षेत्रावर शौर्य न गाजवितां लढणाऱ्या सैनिकांची रचना करूं शकतो. मूलगामीदृष्टीचे अलौकिक पुरुष अशा रीतीनेंच तज्ज्ञांकडून कामें करवून घेत असतात, मग त्यांचें पाण्डित्य या तज्ज्ञांपेक्षांहि श्रेष्ठ दर्ज्याचें असतें, त्यांना त्या त्या शास्त्राचीं मूलभूत तत्त्वें माहीत असतात, त्यांचा त्या त्या विषयाचा अभ्यास झालेला असतो असें त्यांचें वर्णन जर कोणीं केलें तर तें वस्तुस्थितीस सोडून व "असत्य" या सदरांत घालण्यासारखें असतें असें

रास्तपणानें म्हणतां येणार नाहीं. असो. शिवाजी महाराजांना स्वराज्य स्थापून तें रक्षण करावयाचें असल्यानें त्यांनीं राजनीतीचा सखोल अभ्यास केला असलाच पाहिजे व त्यावरून त्यांस देश जिंकणें व राखणें व प्रजा संतुष्ट ठेवून राज्यकारभार उत्तम तऱ्हेनें चालविणें ह्याचें उत्तम ज्ञान असलें पाहिजे हें उघड आहे. त्याला राज्याच्या सुरक्षिततेकरितां जे उपाय करावे लागले त्यांत देशाचा व्यापार वाढविणें व जिंकलेल्या समुद्रालगतच्या प्रदेशाचें रक्षण करण्याकरितां उपाययोजना करणें यांचा सहजच अन्तर्भाव होत होता. समुद्रावरील व्यापार वाढवावयाचा तर नावा तयार असल्या पाहिजेत व व्यापार सुरक्षित ठेवावयाचा तर आरमारहि सुसज्ज ठेवावयास पाहिजे हें शिवाजीमहाराजांनीं प्रथम ठरविलें. त्यांचें आज्ञापत्रक पहाः—

"आरमार म्हणजे एक स्वतंत्र्य राज्याङ्गच आहे. जसें ज्यास अश्वबल तशी त्याची वृद्धिपृथा आहे, तद्वत्‌च ज्याजवळ आरमार त्याचा समुद्र."

हें आज्ञापत्र नीट समजण्यास त्यावेळच्या परिस्थितीचा थोडासा परिचय करून घेतला पाहिजे. शिवाजीनें आपलें स्वराज्य स्थापण्यापूर्वी जे प्रदेश जिंकून राज्य-विस्तार केला त्याचे पूर्वार्धांत त्यानें आपली सत्ता कोंकणांत प्रस्थापित केली होती व या प्रांताच्या पश्चिमेस सिंधु सागर (अरबी समुद्र) पसरला होता व या समुद्रावर दाभोळ, चिपळुण, चौल, राजापुर, वेंगुर्लें वगैरे बंदरें होतीं. त्यांत खुद्द राजापुरास डच, फ्रेंच, इंग्रजादि पाश्चिमात्य परकीय लोकांनीं शिवाजीच्या जन्मा-आधींच वखारी घालून आपला व्यापार चालविला होता. दंडाराजपुरी खाडीच्या मुखाशीं एक जलदुर्ग अथवा जंजिरा आहे तो आदिलशाहीच्या हाताखालील सरदार शिद्दी संबूळ याच्या ताब्यांत होता व याच शिद्यापासून शिवाजीनें रायरीचा किल्ला उर्फ रायगड जिंकून घेतल्यानें तो कट्टा शत्रु झाला होता. राजापुरी बंदर शिवा-जीच्या हातांत होतें व जंजिरा बेट शिद्दीच्या कबज्यांत होतें. त्यामुळें आपल्या वाटेंतील ही धोंड काढून टाकून सुरत ते कारवार हा सबंध किनारा आपल्या हातांत ठेवावा म्हणजे इराण, आफ्रिका, अरबस्तान इत्यादि देशांशीं होणारा व्यापार आपल्या ताब्यांत राहून आपल्या राज्याची भरभराट होईल व आपल्या राष्ट्राचें सागरावरील आक्रमणापासून संक्षरणहि होईल या दोन महत्त्वाचा हेतूंनीं प्रेरित होऊन शिवाजीनें आपलें आरमार वाढविण्याचा उद्योग आरंभिला. विजा-पुरच्या पादशाहीशीं झगडत असतां त्यानें १६४८ मध्यें राजापुरावर स्वारी

केली होती. विजापुरकरांशीं युद्ध चालू असतांना व रांगणा जिंकतांना शत्रुपक्षाच्या मुसलमानांस व पन्हाळगडाला वेढा घालणाऱ्या मुसलमानांस इंग्रजांकडून दारुगोळा, तोफा वगैरे युद्धसामुग्री पुरविली जाई याबद्दल मनांत राग ठेवून शिवाजीनें राजापुरांतून खंडणी वसूल केल्यानंतर इंग्रजांची वखार लुटली आणि तेथील इंग्रज व्यापाऱ्यांस कैद करून डोंगरी किल्ल्यावर दोन वर्षें अडकवून ठेवलें होतें. इंग्रजांनीं इतःपर आपल्या शत्रूंस मदत करूं नये एवढ्याकरितां त्यानें इंग्रजांवर अशा रीतीनें जरब बसविली व त्याचा हा हेतु सफलहि झाला. इंग्रजांनीं राजापुर येथील आपली व्यापारी वखारच उठविली ! इंग्रजांना डच लोकांचा व्यापार मनांतून सलत होता. शिद्दी याकूबखान यानें इंग्रजांस अशी अट घातली कीं "मी डच लोकांना राजापुरास वखार घालण्यास बंदी करतों व तुम्ही शिवाजीविरुद्ध आम्हांस मदत करा." पण सुरतेच्या इंग्रज गव्हर्नरनें हें म्हणणें मान्य केलें नाहीं. ही इंग्रजांची व शिवाजीची पहिलीच भेट. यानंतर त्यांची भेट तीस वर्षांनंतर सुरत येथेंच झाली. कल्याणपासून गोव्यापर्यंतचा समुद्राचा पट्टा व सह्याद्रीच्या पठारावरील भीमेपासून वारणेपर्यंचा सबंध मुलुख शिवाजीच्या राज्यांत यावेळीं मोडत असे व याचा बचाव करावयाचा तर प्रथम आदिलशाही व नंतर मोंगलशाही यांजशीं झगडा करणें त्यास अवश्य झालें. १६५९ नंतर विजापुरकरांचा पाडाव केल्यावर शिवाजीनें मोंगलांच्या मुलखांकडे आपलें लक्ष्य वळविलें. १६६१ मध्यें शिवाजीच्या मुलखांतील कल्याण व भिवंडी मोंगलांनीं घेऊन कुरापत काढतांच शिवाजीनें मोंगलांवरील आक्रमणाचा विडा उचलला. प्रथमतः त्यानें १६६४ मध्यें सुरतेवर स्वारी करून आपल्या प्रभावी सत्तेची चुणुक मोंगलांच्या निदर्शनास आणली. या स्वारींत त्याला २२ शेर वजनाचे मोत्यांचे कंठे मिळाले व मालानें भरलेलीं १९ जहाजें त्यानें लुटलीं. सुरत हें शहर लुटण्याचें मुख्य कारण म्हणजे मोंगलांनीं पुण्यास आपला सुभेदार ठेऊन शिवाजीच्या हालचालींस प्रतिबंध करण्याचा घाट घातला होता त्यास काटशह देणें हा होता. त्यानें सुरतेवर स्वारी करतांच मोंगली सैन्य सुरतेकडे वळलें व अनायासेंच पुण्यावरील बंध सैल होऊन शिवाजीचा इष्ट हेतु सिद्धीस गेला. एवढा विस्तार करण्याचें प्रयोजन म्हणजे शिवाजीस आपलें राज्य स्थापन करतांना उत्तरेस मोंगलाची सत्ता व पूर्व आणि दक्षिण या दोन बाजूंस विजापूरची आदिलशाही सत्ता यांचा उपद्रव होत असे, म्हणून या दोघांचाहि बंदोबस्त करण्यास त्याला समुद्रावरील आरमाराची जरूरी भासली.

जंजिऱ्याच्या शिद्दीजवळ मोठें आरमार असून त्याचा उपयोग तो कोंकण प्रांतांतील किनाऱ्यालगतचा मुलुख लुटणें व हिंदु लोकांस उपद्रव देऊन शिवाजीच्या मुलखावर आक्रमण करणें या कामीं करीत असे. आपल्या स्वराज्यांत स्थायिकता, सुरक्षितता व शांतता ठेवून देशाचा व्यापार वाढवावा व सुबत्ता आणावी हा शिवाजीचा प्रधान हेतु होता. पण मोंगल व विजापुरकर यांना जेरीस आणल्याखेरीज हा हेतु सिद्धीस जावयाचा नाहीं हें जाणून त्यानें खुष्की लष्कराबरोबरच आरमारी सत्ता व सामर्थ्य वाढविण्याचा उपक्रम केला. सभासद व चिटणीस यांनीं लिहिलेल्या बखरींतील उतारे या विधानावर प्रकाश पाडणारे आहेत म्हणून तिकडे पाहूं या.

" जंजिरा पाणियांत किल्ला जेर न होय, असाध्य, आपणांस यावा,"
" समुद्रांत सत्ता करावी. म्हणून बहुत चित्तांत हेतु धरून आरमार"
" करावें असा बेत करून जहाजें सजलीं. नवीं तयार करविलीं..."
" समुद्रांत सत्ता वसविली. दर्याकिनारी जागांजागां शहरें मारूं"
" लागले." [चिटणीस शिवचरित्र. शिवाजीची राजनीति. भट. पा. २३७]

" कित्येक पाणियांतील डोंगर बांधून दर्यामध्यें गड बसविले. पाणि"
" यांतील केवळ जंजिरे असे करून गड जहाजें मेळवून दर्यास"
" पालाप राजियांनीं घातलें" [सभासद बखर. सदरहू, भट. पा. २३७]

चरित्रकार सभासदानें केलेल्या आरमाराच्या वर्णनावरूनहि बराच बोध होतो यासाठीं पुढील महत्त्वाच्या उताऱ्याकडे वाचकांनीं अवश्य लक्ष पुरवावें.

" त्यास राजियांनीं जहाजें पाणियांतील सजविली. गुलाबा व"
" तरांडी व तारवें, गलबतें, शिबाडे, पगार अशीं नाना जातीचीं"
" जहाजें करून दर्यासागर म्हणोन मुसलमान सुभेदार व मायनाईक"
" म्हणोन भंडारी असे दोघे सुभेदार करोन, दोनशें जहाजें एक सुभा,"
" असें आरमार सजलें. त्यास व शिद्दीचे जहाजास युद्ध होऊन"
" शिद्दीचीं जहाजें पाडाव केलीं. युद्ध बहुत जाहलें. दर्यांत तरांडे"
" फिरेना ऐसें जाहलें. त्यावर हमेषा युद्ध करीत चालले. मग चोरून"
" मारून हबशी सामान नेत होता. राजियाचीं जहाजें जागां जागां"

" बंदर शहरें, मोंगलाई व फिरंगी व वलंदेज, इंग्रज किलाता व ऐशा "
" सत्तावीस पादशहा पाणियांत आहेत त्यांचीं शहरें बेदनुर, सौंदें "
" श्रीरंगपट्टण, ऐशीं दर्याकिनारें नाना शहरें मारून पोट भरीत चालले "
" जागां जागां युद्ध करीत मालमत्ता मेळवून आपलें पोट भरून "
" राजियांस रसद, द्रव्यें जिन्नस आणून देऊं लागले. ये रीतीनें "
" सातशें जहाजें पाण्यांत झालीं. समुद्रामध्येंहि एक लष्कर झालें. "
" हा एक बेत सजिला. " [सभासदकृत शिवचरित्र. भट.]

जंजिऱ्याला शह देण्यासाठीं म्हणून दंडा राजपुरीच्या खाडीच्या तोंडाशींच दुसरा दुर्ग स्वतःचे मालकीचा शिवरायानें बांधून त्यास पद्मदुर्ग असें नांव दिलें व त्याशिवाय सिंधुदुर्ग, विजयदुर्ग असे दोन किल्ले समुद्रकांठीं बांधविले. याशिवाय मुंबईनजीक असणारीं दोन बेटें खांदेरी व उंदेरी यांवरहि किल्ले बांधून तटबंदी केली. १६६७ पर्यंत शिवाजीनें दक्षिणेस राजापुर व घेरिया उर्फ विजयदुर्गापासून उत्तरेस दमणपर्यंत सर्व समुद्रकिनारा अंकित करून ठेवला. मुंबई बेट हें प्रथम पोर्तुगीजांचें, पण तें पुढें पोर्तुगीजांची राजकन्या व इंग्रजांचा राजपुत्र यांच्या विवाहप्रसंगीं आंदणांत दिल्यामुळें तें इंग्रजांच्या हातीं येऊन तेथील बंदोबस्त इंग्रज गव्हर्नरकडे गेला. शिवाजीस उपद्रव करून अडल्यावेळीं शिद्दी हा मुंबई बेटाचा आश्रय करी व इंग्रजहि त्यास हरकत घेत नसत. त्यांजवर जरब बसविण्याच्या हेतूनें मुंबईनजीकची खांदेरी व उंदेरी या बेटांवर तटबंदी व किल्ला बांधण्यासाठीं शिवाजीनें आपलें सामान उतरविलें त्यास इंग्रजांनीं हरकत घेतली. हीं बेटें पोर्तुगीजांकडून आम्हांस आंदणांत मिळालीं असा दावा इंग्रज करूं लागले त्याचा इनकार पोर्तुगीजांनीं परभारें केला. शिवाजीचें काम बंद पडत नाहीं असें पाहून त्यावर इंग्रजांच्या आरमारानें हल्ला चढविला (१६७९). प्रथम शिवाजीच्या लोकांनीं त्यांस बरोबर उतरूं दिलें, व मग झाडून सगळ्यांची कत्तल उडविली ! याचें पारिपत्य करण्यासाठीं म्हणून इंग्रजांनीं शिद्दीच्या मदतीनें आपलें रिव्हेंज नामक पंधरा तोफांचें जहाज व दोनशें सैनिक असलेलीं दुसरीं गलबतें खांदेरीजवळ मराठ्यांस खांदेरींतील तटबंदी बंद करणें भाग पाडण्यास्तव पाठविलीं. इंग्रजांकडील अधिकारी कॅ. मिंचिन व केग्विन असून शिवाजीचा मुख्य अधिकारी दौलतखान हा होता. यांच्यामध्यें तुंबळ युद्ध झालें. दोघांचेंहि मनस्वी नुकसान झालें, पण खांदेरी किल्ला इंग्रजांस मिळाला नाहीं. यापूर्वीं १६७४ त शिवाजीनें आपलें आरमार वाढवून व दुसरी

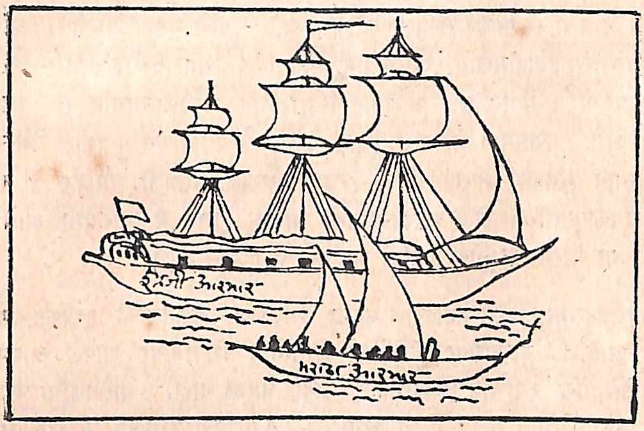
फौज रायगडावरून आणवून शिद्दीवर चाल केली. मराठ्यांनीं शिद्दीचे शेकडों लोक मारले व जंजिऱ्यापासून तों तहत गोंव्यापर्यंतचा सर्व समुद्रकिनारा काबीज केला. शिद्यानें मराठ्यांपासून जिंकून घेतलेलें राजपुरी बंदर पुनः मराठ्यांनीं परत जिंकून घेतलें. याप्रमाणें शिद्दीचा पाडाव करून त्यास शिवाजीच्या सैन्यानें सुरतेपर्यंत पिटाळून लावलें. तेव्हां शिद्दीस औरंगजेबानें मदत पाठवून शिवाजीवर स्वारी करण्याचा हुकूम सोडला. तसा तो नव्या कुमकेसह एकदम वेंगुर्लें येथें येऊन पोहोंचला. परंतु विजयदुर्ग व राजापुर येथील शिवाजीच्या आरमारानें त्यास हाकून लावलें (१६७६). मोरोपंत पेशव्यानें जंजिऱ्यास वेढा दिला, परंतु मराठ्यांस जंजिरा मिळाला नाहीं. यावेळच्या शिवाजीच्या आरमाराची विस्तृत माहिती रियासतकार सरदेसायांच्याच शब्दांत दिलेली बरी.

" रॉबर्ट आर्म यानें सीदी, इंग्रज व पोर्तुगीज इत्यादि दर्यावर्दी "
" लोकांशीं मराठ्यांचे झगडे झाले त्यांची सविस्तर हकीकत दिली "
" आहे. तो म्हणतो, इ. स. १६७५ त शिवाजीच्या आरमारांत "
" लहान मोठीं सत्तावन जहाजें होतीं. यांपैकीं पंधरा ग्रॅब्ज व "
" बाकीचीं गलबतें होतीं. सीद्दीचा डोळा कुल्यावर होता. "
" सन १६७८ त सीद्दीनें मुंबईचे माजगांव बंदरांत आपलें ठाणें "
" दिलें. ही गोष्ट शिवाजी व इंग्रज यांचे स्नेहास बाधक होती. "
" परंतु सुरतचे मोंगल सुभेदारानें मुंबईचे इंग्रज प्रेसिडेंटची "
" परवानगी घेऊन सीद्दीस माजगांवांत राहूं दिलें. यावेळीं "
" सीद्दीनें शिवाजीचे मुलखांत कल्लोळ उसळून दिला. त्यावरून "
" सीद्दीचें आरमार जाळून टाकण्याचे उद्देशानें शिवाजीच्या आर- "
" माराचे दोन सरदार दर्यासारंग व दौलतखान हे जुलै महिन्यांत "
" ४००० लोकांनिशीं पनवेल येथें आले. परंतु पावसाळ्यासुळें "
" त्यांचा इलाज चालला नाहीं. तेव्हां उत्तर दिशेनें सीद्दीवर "
" हल्ला करण्यासाठीं दौलतखान कल्याणास गेला. कल्याणाहून "
" माजगांवास येण्याचा रस्ता पोर्तुगीज लोकांचे हद्दींतून होता. "
" ह्या मराठ्यांच्या फौजेची इंग्रजांस व पोर्तुगीजांस धास्ती पडली. "
" वसई व साष्टी येथील लोकांनीं दौलतखानास पुढें येऊं दिलें "
" नाहीं. तेव्हां दौलतखान सुरतच्या आजूबाजूची लूट जमवून "

" परत रायगडास गेला. इंग्रजांनीं सीद्दीस मुंबईस आसरा दिला "
" हें शिवाजीस सहन झालें नाहीं. इकडे त्यानें जंजिऱ्यावर स्वारी "
" केली असतां सीद्दी कासम हा मुंबई सोडून परत आला नाहीं. "
" ह्या वेळीं शिवाजी आपल्या आरमारांत विशेष भरती करीत "
" होता. आरमाराचा झगडा पुढें मागें निकराचा झाल्याशिवाय "
" राहणार नाहीं हें तो जाणून होता. पश्चिम किनाऱ्यावरील व्यापार "
" अत्यन्त महत्त्वाचा होता, परंतु आपल्या लोकांचीं जहाजें "
" युरोपीयन लोकांच्या तोडीचीं नव्हतीं. शत्रु आला असतां "
" झटकन पळून जाणें त्यांस साधे, पण भर समुद्रांत युरोपीयन "
" जहाजांशीं टक्कर देण्यास तीं समर्थ नव्हतीं. "

याप्रमाणें आपल्या वाढत्या राज्यास बळकटी आणणें व समृद्ध करण्यासाठीं अवश्य असणारीं साधनें, आरमार व परदेशांशीं व्यापार यांकडे शिवाजीचें लक्ष पूर्णपणें असल्यानें त्यानें आरमार उभारून समुद्रकिनाऱ्यावरील बंदोबस्तास प्रारंभ केला होता. १६४८ मध्यें विजापुरच्या पादशाहीस जेर करतांना शिवाजीनें कल्याण ते राजापुरपर्यंतच्या घेतलेल्या मुलखावर केवळ विजापुरचेंच राज्य हक्क सांगत नसून जव्हारचे कोळी, जंजिऱ्याचे शिद्दी, वाडीचे सावंत, पोर्तुगीज, डच, फ्रेंच व इंग्रज या सर्वांचे या किनाऱ्यावर अनेक कारणांनीं हक्क उपस्थित झाले होते. या सर्वांस जेर करण्याचें काम त्यास करावें लागलें. सिद्दीचा पाडाव करून त्याचा बहुतेक प्रांत स्वराज्यांत जोडून त्याकडे असा फक्त जंजिऱ्याचा किल्ला व राजापुरी खाडींतील जंजिरा बेट हेच फक्त ठेविले होते. यापुढें जंजिरा घ्यावयास आरमाराची अत्यंत जरूरी म्हणून मग त्यानें आरमार तयार करण्यास प्रारंभ केला. राजापुर, बार्सिलोर, सुरत, चिपळुण या शहरांवर स्वारी करण्यांत त्या त्या बंदरांत आपलें आरमार असावें हा त्याचा हेतु होता. राजापुर–सुरतेची लूट त्यानें आरमार बांधण्याचे कामींच आणली होती. पांच सात वर्षें सतत खपून त्यानें बलाढ्य आरमार तयार करविलें. त्याच्या आरमारावर बहुतेक भरणा कोळी व भंडारी जातीच्या खलाशांचा होता. नावा व जहाजें बांधण्यासाठीं कारखाने व गोद्या पाहिजेत त्या त्यानें विजयदुर्ग, कुलाबा, सिंधुदुर्ग उर्फ मालवण, रत्नागिरी, अंजनवेल वगैरे जागीं उभ्या केल्या याबद्दल मराठी इतिहासलेखक ग्रँट डफ म्हणतोः–
" The Marathas continued in possession of most of their

forts on the coast. They had maritime depots at Severn doorga and Vijiadoorg, but the principal rendezvous of their fleet continued, as in the time of Shiwaji, at Kolaba." "समुद्रकिनाऱ्यावरील बहुतेक किल्ले मराठ्यांच्याच स्वाधीन होते. सुवर्णदुर्ग व विजयदुर्ग या जागीं त्यांच्या मोठ्या गोदी होत्या. पण शिवाजीच्या वेळेप्रमाणेंच पुढील कालांतहि मराठ्यांची मुख्य आरमाराची संघटित शक्ति कुलाब्यालाच



चित्र नं. ५ मराठा आरमार विरुद्ध इंग्रजी आरमार.

(राधाकुमुद मुकर्जीच्या पुस्तकाधारें)

होती." याचप्रमाणें शिवाजीच्या आरमारासंबंधीं हाच लेखक लिहितोः— "Having seen advantage...derived from a fleet Shiwaji used great exertions to fit out a marine. He rebuilt or strengthened Kolaba, repaired Severndoorg and Vijayadoorg and prepared vessels at all these places. His principal depot was the harbour at Kolaba, twenty miles south of Bombay." "आरमारापासून फायदा आहे हें लक्षांत येतांच शिवाजीनें अतोनात परिश्रम करून आपलें आरमार तयार करविलें. कुलाबा बंदराची डागडुजी व फेरतटबंदी करून सुवर्णदुर्ग व विजयदुर्ग यांची दुरुस्ती

करविली व या सर्व ठिकाणीं जहाजें बांधण्यास प्रारंभ केला. मुंबईच्या दक्षिणेस वीस मैलांवरील बंदर कुलाबा येथें त्यानें आपलें मुख्य आरमारी ठाणें बसविलें."

समुद्रावरील स्वाऱ्यांच्या प्रारंभीं शिवाजीजवळ मोठीं लढाऊ जहाजें फक्त तीनच होतीं व तीं त्यानें आपल्या कारकीर्दीच्या अखेरीस साठांवर नेलीं. याशिवाय वेगळाल्या प्रकारच्या लहान नावा ७०० च्यावर होत्या असें सभासद म्हणतो. एकंदर आरमारांत पांच हजार लोक होते. शिवाजीनें आरमाराचा स्वतंत्र विभाग न ठेवतां त्याचा समावेश सैन्यखात्यांतच केला. त्याचे मुख्य आरमारी अधिकारी दर्यासारंग इब्राहीमखान, दौलतखान, मायनायक भंडारी वगैरे सरदार असले तरी वेळप्रसंगीं सैन्यांतील इतर कर्तबगार व बुद्धिमान अधिकाऱ्यांसहि तो युद्धार्थ पाठवीत असे. याप्रमाणें आरमारी युद्धांत खुष्की सैन्याप्रमाणेंच पुढाकार घेणाऱ्या अधिकाऱ्यांत मुख्यतः मोरोपंत पेशवे, रघुनाथ बल्लाळ, नेताजी पालकर हीं नांवें खुलून चमकण्यासारखीं होतीं व त्याचप्रमाणें भिवजी गुजर व कान्होजी आंग्रे हे शिवाजीच्या आरमारांत नोकरी करीत असतांनाच उदयास आले.

मुंबईजवळच्या खांदेरी बेटावरील मराठा इंग्रजांच्या चकमकीची हकीकत मागें दिलीच आहे. याचबरोबर जंजिरेकर शिद्यानेंहि शिवाजीवर आपलें आरमार सोडलें होतें, पण त्याचेंहि शिवाजीपुढें कांहीं चाललें नाहीं, यासंबंधींचा पुरावा डॉ. फ्रेअरच्या ग्रंथांत सांपडतो. तो असाः—"Amidst these Wars and rumours of war, we quietly lay down our arms and leave Sewaji and Siddy alone to contend for our strong piece of ground on Hendry Kendry; how much to our honour or reproach may be gathered from the language daily cast in our teeth, vaunt why our nation? What victories have you achieved? What has your sword done? Who ever felt your power? What do you possess? We see the Dutch outdo you. The Portugese have behaved themselves like men. Every one runs you down. You can scarce keep Bombay which you got not by your valour but compact and will you pretend to be men of war or cope with our Princes? It is fit for you to live on merchandise and submit to us." "या लढाया किंवा त्यासंबंधीं अफवा उठल्या कीं आम्ही आपलीं शस्त्रें खालीं ठेवून

आपलीं मजबूत बेटें खांदेरी–उंदेरी यांच्या मालकीबद्दल शिवाजी व सिद्दी यांस खुशाल परस्परांत झगडूं देतों! दररोज लोक आमच्या तोंडावर बोलतात तें कळवितों त्यावरून आमची मानहानी होते कीं बडेजाब होतो हें कळेल. लोक म्हणतातः—तुम्ही आमच्या राष्ट्राविरुद्ध आपली प्रौढी कां फुकट मिरवितां? तुम्ही कोणते पराक्रम गाजविले आहेत? तुमच्या तलवारीनें काय बहादुरकी केली आहे? तुमची भीती कोणाला वाटते? तुमचें स्वामित्व कोणत्या जागेवर आहे? डच लोक तुमच्यावर मात करतांना आम्ही पाहतों! पोर्तुगीज लोक मर्दाप्रमाणें वागले; तुम्हांला प्रत्येकजण खालीं पहावयास लावतो. मुंबई बेट हातीं ठेवणेंच कठीण आहे. हें बेट तहांत तुम्हांस मिळालें असून तें तुम्ही आपल्या बहादुरीनें मिळविलें नाहीं. हें सत्य असतां आमच्या राजांची बरोबरी करूं पाहतां व लढाऊ म्हणून मिरवितां? तुम्ही केवळ व्यापार करून स्वस्थ रहावें व आम्हांस शरण-चिठ्ठी द्यावी हेंच योग्य." यावरून शिवछत्रपतीच्या आरमारानें इंग्रज व शिद्दी यांच्या आरमारास खांदेरी–उंदेरीच्या युद्धांत जुमानलें नाहीं व त्यानंतर शिवाजी आपलें आरमार वाढवीत राहिला हा इतिहास वाचकांच्या मनावर बिंबलाच असेल. असो.

सुरतच्या इंग्रज गव्हर्नरास मुंबईच्या इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं पाठविलेल्या पत्रावरून तर शिवाजीनें खांदेरी बेट कसें शिकस्तीनें आपल्या हातांत राखलें हें दिसून येतें. तें पत्र पहा. "We could heartily wish Hendry Kendry business had never been. The latter (Kendry) is that Sevagee's people are gone on and holds out to admiration of all, a full account of which we have sent you in formers." (इं. रे. ऑन् शिवाजी ले. ४८१) "उंदेरीखांदेरीची भानगड उपस्थित झाली नसती तर बरें होतें असें आम्हांस मनापासून वाटतें. खांदेरीवर शिवाजीचे लोकांनीं कबजा केला व तें आपल्या हातीं शिकस्तीनें ठेवलें याबद्दल सर्वांस कौतुक वाटतें. याविषयींची सविस्तर हकीकत आम्ही यापूर्वीच्या पत्रांत पाठविलीच आहे."

मुंबईला जी स्वतंत्र व्यवस्था करतां येईल ती सुरतेस करतां येणें शक्य नाहीं हें पाहून इंग्रजांनीं शिवाजीच्या भीतीनें मुंबईस आपलें ठाणें नेलें व आरमाराच्या सहाय्यानें ते त्याचें संरक्षण करूं लागले. महाराष्ट्रांत व कोंकणांत शिवाजीनें आपली सत्ता प्रस्थापित केली होती व याच भागांतून इंग्रजांस धान्य व सरपण

यांचा पुरवठा होत असल्यामुळें शिवाजीस खुष ठेवल्याशिवाय आपली धडगत नाहीं हें इंग्रज जाणून होते. १६७२ सालीं घोडबंदरवर स्वारी करून पोर्तुगीजांची वसाहत घेण्याचा शिवाजीचा धाडसी प्रयत्न पाहून तर मुंबईचे इंग्रज व्यापारी फारच घाबरले. तेव्हां त्याची मर्जी संपादन करून त्याजशीं तह करण्याकरतां त्यांनीं मि. ऊस्टिक यास पाठविलें. या तहान्वयें त्याच्याविरुद्ध असलेल्या मोंगल बादशहाच्या सैन्यास इंग्रजाच्या हद्दींतून जाणें बंद करावयाचें व याशिवाय शिवाजीला इंग्रज शरण आल्यामुळें त्याच्याहि मागची कटकट कमी झाली असती व आपलें स्वराज्यविस्ताराचें काम करण्यास त्याला उसंत सांपडला असता. म्हणून हा तह त्याला सामान्यपणें मान्य होता, पण मागील नुकसानीबद्दल शिवाजीनें इंग्रजांस ३२ हजार पगोडा द्यावे असें इंग्रज वकील बोलतांच शिवाजीनें ती अट नाकारली, व उलट शिवाजीनेंच इंग्रजांना अशी अट घातली कीं त्यांना राजापुरास पुनः वखार घालण्यास परवानगी आहे, मात्र शिद्दीचा पाडाव करण्याचे कामीं इंग्रजांनीं त्यास सहाय्य करावें. ही अट इंग्रजांना कबूल झाली नाहीं व म्हणून हा तह झाला नाहीं. १६७३ मध्यें निकोलस नांवाचा दुसरा वकील पाठवून इंग्रजांनीं संभाजीमार्फत तहाचा घाट घातला, पण त्यांना तें साध्य झालें नाहीं. १६७४ सालीं शिवाजीस मराठ्यांनीं छत्रपति म्हणून राज्याभिषेक केला त्याप्रसंगीं मुंबईचा डेप्युटी गव्हर्नर व सुरतेच्या प्रेसिडेंटचा मुलगा हेनरी ऑक्झेंडन हा आपल्या बरोबर दोन इंग्रज व्यापारी घेऊन या समारंभास हजर राहण्याकरितां रायगडावर गेला होता. अभिषेकानंतर कांहीं दिवसांनीं रायगड येथें शिवाजी व इंग्रज यांच्यामध्यें तह झाला व त्यावर उभयपक्षांच्या सह्या झाल्या. या तहांतील वीस कलमांचा संक्षेप केला तर वस्तुतः चार मागण्यांत निदर्शित होतो. त्या म्हणजे (१) महाराजांच्या राज्यांत इंग्रजांना व्यापार करण्यास प्रतिबंध नसावा, (२) व्यापारी मालावर इंग्रजांस जकातीची माफी असावी; (३) इंग्रजी शिक्याच्या मोहरा, रुपये व पैसे महाराजांच्या राज्यांत चालावे, (४) व जहाजें फुटून किनाऱ्यास लागलीं तर इंग्रजांचा माल त्यांस परत द्यावा. यांपैकीं पहिलीं दोन कलमें शिवाजीनें मंजूर केलीं व शेवटचीं दोन नाकारलीं. हा तह झाल्यावर इंग्रज स्वस्थ बसले नाहींत. त्यांनीं आपल्या आरमाराची बळकटी वाढविण्याचा उद्योग चालू ठेवला व शिवाजीचा कट्टा शत्रु शिद्दी याच्याशीं गुप्त पत्रव्यवहार सुरू केला ! शिद्दी मोंगलांचा सरदार असल्यानें त्यास नाहीं म्हणावें तर मोंगलांची खपा

मराठी ग्रंथ संग्रहालय ठाणे
ग्रं. क्र. ६४१५

मर्जी व्हायची! १६७७ मध्यें शिवाजीचें मुख्य आरमारी ठाणें कुलाबा यावर स्वारी करण्याच्या हेतूनें शिदी आपलें आरमार घेऊन परवानगीशिवाय मुंबईच्या बंदरांत शिरला व कुरला वगैरे ठिकाणीं उपद्रव देऊं लागला. शिवाजीच्या मुलखांतील कांहीं ब्राह्मण पकडून नेऊन त्यांचा त्यानें छळ आरंभिला. हें शिवाजीच्या कानावर जातांच त्यानें इंग्रजांच्या मुंबई येथील प्रेसिडेंटला कडक पत्र पाठवून तंबी दिली. याचा योग्य तो परिणाम होऊन इंग्रज प्रेसिडेंटनें शिवाजीच्या मुलखांत असलीं अनन्वित व अमानुष कृत्यें करणाऱ्या अकरा इसमांस देहान्त शिक्षा दिली, व कित्येकांस गुलाम करून सेंट हेलेना येथें पाठविलें!

शिद्दीच्या या त्रासाचा बंदोबस्त करण्याकरतांच खांदेरी व उंदेरी हीं मुंबईच्या जवळचीं बेटें शिवाजीनें हस्तगत करून त्यांची तटबंदी सुरू केली हें मागें आलेंच आहे. त्याचा पाडाव करण्यासाठीं म्हणून शिद्दीच्या आरमारास मदत करण्यास इंग्रजी आरमार पाठविलें होतें. परंतु त्यांत यश न येतां इंग्रजांना खांदेरीचा नादच सोडून देणें भाग पडलें व अखेरीस १६८० मध्यें शिद्दीला इतःपर मुंबई बंदरांत आश्रय द्यायचा नाहीं असें शिवाजीनें इंग्रजांकडून कबूल करवून पुनः १६७४ मधील पूर्वीचा तह कायम करवून घेतला. इंग्रजांना शिवाजीचा इतका दरारा बसला होता कीं ते कोणत्याहि मराठा सरदारास “ शिवाजी ” म्हणून म्हणत असत. १६८० मध्यें शिवाजीच्या निधनाची वार्ता जेव्हां मुंबईहून कलकत्त्यास प्रथमच कळविण्यांत आली तेव्हां त्यांस आलेल्या जबाबांत कलकत्त्याचे इंग्रज लिहितातः— “ शिवाजी मेल्याच्या बातम्या आजवर इतका वेळ आल्या कीं तो मनुष्य अमरत्वाचा पट्टा घेऊन जन्मास आला कीं काय असें वाटे! त्याच्या मरणाची वार्ता अजूनहि खरी वाटत नाहीं, कारण त्यास आजपर्यंत जिकडे तिकडे विजयच मिळत गेले व त्याचप्रमाणें त्याच्या मागें त्याच्या हिमतीनें कार्य करणारा कोणी नसल्यामुळें मराठ्यांच्या तावडींतून सुटल्याचा प्रत्यक्ष अनुभव आम्हांस येईल व असें होईल तर तो मेला असें आम्ही समजूं. ” असो.

शिवाजीनंतर छत्रपति संभाजीची दृष्टि गोंवें प्रांतांतील पोर्तुगीजांकडे वळल्यामुळें त्यानें मुंबईकर इंग्रजाकडे लक्ष दिलें नाहीं. राजारामाच्याहि कारकीर्दीत मोंगलाशीं दरवर्षी झगडा होत राहिल्यानें मराठे व इंग्रज यांचा फारसा संबंध आला नाहीं. १७०६ मध्यें राजारामाच्या सैन्यानें खास औरंगजेबाच्या सेनापतित्वाखालच्या मोंगल सैन्याचा अहमदनगर येथें पराभव केल्यावर मराठ्यांची फौज सुरत व भडोच

यांच्या दरम्यान पसरली होती म्हणून मराठ्यांनीं या दोन्ही टापूंमधून खंडणी वसूल केली. याच सुमारास शिवाजीच्या आरमारांतील आंग्रे घराण्यापैकीं कान्होजी आंग्रे यानें स्वतःच्या हिमतीवर इंग्रजांस समुद्रावर त्रास देण्यास आरंभ करून त्यांच्या मालाच्या बोटी तो लुटत असे. त्यानें आपलें आरमार खांदेरी बेटाचा ताबा घेऊन तेथें ठेवलें व पाळत ठेवून तो स्वतंत्र दर्यावर्दीपणाचा धंदा करीत असे. यानंतर शाहू महाराजांच्या कारकीर्दीत मराठे व इंग्रज यांचा आरमारी रणसंग्राम अनेक वेळां झाला.

कान्होजी आंग्रे हा शिवाजीच्या वेळचा साधारण खलाशी केवळ स्वतःच्या कर्तबगारीवर उदयास आला. श्रीराजाराम महाराजांचे वेळीं तो मराठ्यांच्या आरमाराचा मुख्य होता, पुढें शाहू छत्रपति गादीवर आल्यानंतर मराठेशाहींत दोन पक्ष झाले, त्यांत एक ताराबाईचा कोल्हापूर येथील व दुसरा शाहूचा सातारा येथील. यावेळीं कान्होजी आंग्र्यानें आपली सत्ता समुद्रावर मुंबई ते सावंतवाडी या दरम्यान बसविली होती. शाहूनें त्यास सुवर्णदुर्ग, विजयदुर्ग, खांदेरी व कुलाबा हे किल्ले व इतर तटबंदी आणि त्याचबरोबर " सरखेल " ही पदवी बहाल केली. त्यानें हबशाला जेर करून त्याची मस्ती जिरविली व कोंकण किनाऱ्यावरील सर्व परदेशी जहाजांकडून तो लूट मिळवी व चौथाई वसूल करी. आंग्र्यांच्या हातीं सोळा ते तीस तोफा असलेलीं दहा मोठीं लढाऊ गलबतें, व चार ते दहा तोफा चढविलेलीं सुमारें ५० लहान गलबतें होतीं. उलटपक्षीं इंग्रजांपाशीं ३२ तोफांचें एक मोठें गलबत, वीस ते अठ्ठावीस तोफांचीं चार गलबतें व पांच ते बारा तोफांचीं २० गलबतें एवढें आरमार जय्यत तयार असे. शिद्दी व पोर्तुगीजांचें वर्चस्व कमी करून आंग्रे इंग्रजांकडे वळला होता. १७१६ मधील पहिल्या संग्रामांत आंग्र्यास हार आली. १७१७ मध्यें आंग्र्यानें इंग्रजांचें " सक्सेस " नामक जहाज पकडून ठेवलें म्हणून इंग्रजांनीं विजयदुर्गास वेढा दिला, पण १७१७ च्या एप्रिलमध्यें त्यांचा पाडाव होऊन त्यांना वेढा उठवून पलायन करावें लागलें. खांदेरीच्या किल्ल्यांत आंग्रे राही. त्यावर इंग्रजांनीं १७१८ मध्यें हल्ला चढविला, पण याहि प्रसंगीं त्यांना हार खाऊन पळच काढावा लागला. आंग्र्यानें मुंबईच्या इंग्रज अधिकाऱ्यास निरोप पाठविला कीं " तुम्ही व पोर्तुगीज या दोघांनाहि माझें कांहीं वांकडें करतां आलें नाहीं, तेव्हां इतःपर माझ्या वाटेस जाऊं नका ! " त्यानें पुष्कळ इंग्रज, व इतर युरोपीयन कैद करून आपल्या ताब्यांत ठेवले होते. १७२० मध्यें " शार्लट "

नांवाचें इंग्रजांचें जहाज धरून आंग्र्यानें विजयदुर्ग बंदरांत नेऊन ठेवलें होतें. १७२२ मध्यें पोर्तुगीज व इंग्रज यांनीं मिळून कुलाब्यावर स्वारी केली. तींतहि आंग्र्यानें अद्‌भुत पराक्रम करून विजय संपादन केला व इंग्रज पोर्तुगीजांचा धुव्वा उडविला. १७२४ मध्यें डच लोकांनीं पन्नास तोफा असलेल्या सात जहाजांच्या काफिल्यासह विजयदुर्गावर हल्ला केला, त्यांतहि डचांचा पराभव झाला. १७२७ मध्यें एक व १७२८ मध्यें " किंग वुइल्यम् " नांवाचें एक अशीं दोन व्यापारी जहाजें पकडून त्यानें बंदरांत अडकवून ठेविलीं व याप्रमाणें पोर्तुगीज, शिद्दी व इंग्रज या तिघांच्याहि आरमारास खडे चारावयास लावून आंग्र्यानें आपला दरारा सर्व पश्चिम किनाऱ्यावर बसविला होता व त्यानें आपलें आरमारहि खूप वाढविलें होतें. ज्याप्रमाणें मोंगल सरदारांच्या घोड्यांस पाण्यांतहि भीति दाखविणारा धनाजी जाधव, होऊन गेला त्याप्रमाणेंच समुद्रांत पोर्तुगीज, शिद्दी व इंग्रज या त्रिवर्गास पराभवावर पराभवाचे खडे चारणारा मराठा आरमाराचा पराक्रमी नेता आंग्रे झाला. त्याचें स्मरण होतांच शत्रूच्या हृदयांत धडकी भरे! हा मराठशाहीचा विक्रमशाली आरमारी आधारस्तम्भ १७३१ मध्यें मरण पावला व याच्यानंतर दुर्दैवानें आंग्र्यांच्या घराण्यांतच कलहाग्नि पेटला ! असो.

कान्होजीच्या मरणोत्तर सखोजीच्या हातांत अधिकाराचीं सूत्रें गेलीं, पण तो फार दिवस वांचला नाहीं. त्याच्या पश्चात् कान्होजीचा धाकटा औरसपुत्र व दासीपुत्र मानाजी यांच्यांत मालकी हक्काचीं भांडणें उद्भवलीं व म्हणून मानाजीनें पोर्तुगीजांच्या मदतीनें कुलाबा हस्तगत केला व नंतर बाजीराव पेशव्याच्या मध्यस्थीनें त्यानें शाहूची कृपा आपणावर वळवून घेऊन आरमारी सत्ता वाढविण्यास प्रारंभ केला. त्याला विरोध करण्याकरतां इंग्रजांनीं हबशीच्या मदतीनें पुनः आंग्र्यांवर हल्ले सुरू केले, पण त्यांत शिद्दीचें आरमार हस्तगत करून मानाजीनें शिद्याचे कित्येक किल्लेहि सर केले. पहिल्या बाजीरावाच्या वेळेस कोंकणपट्टींत शिद्याचा फार उपद्रव होई म्हणून त्यास प्रथम शिद्याचें पारिपत्य करणें अवश्य होतें व त्याकरतां त्याला इंग्रजांची मदत घेणें इष्ट वाटलें. परंतु आंग्रे हा मराठ्यांचाच अधिकारी असल्यानें व पेशव्यांशीं त्याचें विशेष सख्य असल्यामुळें इंग्रजांस पेशव्यांशीं तडजोड मनापासून नको होती. आंग्र्यांच्या घराण्यांत संभाजी आंग्रे यास शाहूनें आरमाराचा मुख्याधिकारी नेमलें तें मानाजीस पसंत पडलें नाहीं हें वर सांगितलेंच आहे. त्यानें आपला सवता सुभा कुलाब्यास वाढविण्यास प्रारंभ केला व त्यास पेशव्यांचा

पाठिंबा. दोघां भावांतील कलह मिटवून रदबदली करण्याच्या बुद्धीनें बाजीराव पेशव्यांनीं १७३५ मध्यें मानाजीस "वजारत माब" हा किताब देऊन त्याच्या हातीं कुलाबा सोंपविला, व संभाजीस "सरखेल" हा किताब देऊन त्याला सुवर्णदुर्गांत निवासस्थान करावयास लाविलें. परंतु या तात्पुरत्या तडजोडीनें कोणाचेंच समाधान न होतां गृहकलह वाढत जाऊन त्यांतच एका मागून एक तीन पेशव्यांनीं मानाजी आंग्र्याचा पक्ष उचलून धरतांना दोघां भावांतील भांडणें न मिटतां परस्परांत युद्धें होऊं लागलीं. त्यांत मानाजीनें संभाजी व त्यानंतर तुळाजीचा पाडाव करण्यासाठीं इंग्रजांची मदत घेतली. ही परक्यांची मदत म्हणजे मराठशाहीच्या वैभवनौकेस पडलेलें मोठें भगदाड ठरलें व मराठा आरमाराची इतिश्री या अन्तःकलहानेंच केली असा इतिहासकारांचा अभिप्राय आहे. आपसांत झुंजून परकीयांची मदत घेण्याचें आत्मविनाशी धोरण अवलंबण्यांत आलें नसतें तर मराठशाहीचा इतिहास वेगळाच झाला असता हें सांगावयास नकोच. असो.

जंजिऱ्याच्या शिद्याविरुद्ध मोहीम शाहूमहाराजांच्या आज्ञेवरून संभाजी आंग्र्यानें सुरू केली (१७३४). ती तीन वर्षें चालली होती व ती चालू असतांनाच आंग्रे घराण्यांत गृहकलह सुरू होता. आंग्रे घराणें फुटीरवृत्तीनें राहून मराठशाहीच्या कह्याबाहेर जाण्याचे प्रयत्न करतात असें दिसे, व बाजीराव पेशवे यांस मराठी राज्याचें तारूं सुरक्षितपणें हाकावयाचें तर त्यांना सर्वांचें सहाय्य व सहकार्य घेणें अवश्य होतें हेंहि खरें. परंतु आंग्र्यांच्या कलहांत त्यानें मानाजीस थोडेसें पाठीशीं घातल्यानें संभाजी आंग्रे हा पेशवाईवर रुष्ट झाला. त्याची बाजू शाहूराजाच्या दरबारांतील चिटणीस व तत्पक्षीय लोक घेऊन बाजीरावाचा पाणउतारा करूं लागले. संभाजीनें आरंभिलेल्या कार्यांत त्यानें कोंकणांतील अंजनवेल व गोवळकोट हीं दोन ठिकाणें घेण्याचें ठरवलें होतें. परंतु तीं घेण्यास दारूगोळा व तोफा यांचा मुबलक पुरवठा पाहिजे होता व इतर सरदारांची त्या कार्यास मदत पाहिजे होती. फोंडसावंतांचें व आंग्रे यांचें सूत नव्हतें व म्हणून ते आंग्र्यांच्या वाटेंत अडचणी उत्पन्न करीत व त्या तशा न करण्याबद्दल फोंडसावंत व उमाबाई दाभाडे सरदारीण बाईस आंग्र्यांस लागेल ती कुमक पोंचविण्याविषयीं शाहूच्या आज्ञा होत्या. या स्वारीबरोबर आंग्र्यास जमिनीवर मदतगारांत प्रतिनिधि, फत्तेसिंग भोसले, उदाजी पवार, देवराव मेघराम, हरी मोरेश्वर राजाज्ञा, शेखमीरा, बाजी भीवराव वगैरे अनेक सरदारांस शाहूनें रवाना केलें होतें.

संभाजी व मानाजीच्या भांडणामुळें जंजिरा जिंकण्याचें काम मागें पडलें. १७३४-३५ मध्यें विशेष कांहीं झालें नाहीं. हें पाहून शाहूनें पिलाजी जाधवास कोंकणांत पाठविलें व त्यानें बाणकोट किल्ला काबीज केला. उदाजी पवार यानें लढाईंत सिद्दी अंबर अफवानी यास मारून गोवळकोटावर चढाई केली. सिद्दी सातानें मराठ्यांच्या मुलखास त्रास देण्यास सुरुवात केली म्हणून त्याचा बंदोबस्त करण्यास चिमाजी आप्पास शाहूनें कोंकणांत रवाना केलें व त्यानें मानाजी आंग्र्यास मदत केली. रेवास नजीक श्रीगांव येथें सिद्दी व मराठे यांच्यांत लढाई झाली. तींत सिद्दी सातास चिमाजी आपांनीं यमसदनास धाडलें. उंदेरीचा किल्लेदार याकूब हाहि मारला गेला व त्यामुळें सिद्दी रहमान यानें पेशव्यांशीं सख्य करून जंजिऱ्याचें आधिपत्य स्वीकारिलें. हें सर्व झालें. तथापि अंजनवेल व गोवळकोट हीं अजून हबशाच्या हातांतच राहिलीं. परंतु पुढें बाजीरावाच्या मृत्यूनंतर पांच वर्षांनीं तुळाजी आंग्रे यानें अंजनवेलचा किल्ला १७४५ मध्यें हबशापासून हस्तगत करून घेतला.

वसईची मोहीम.

याप्रमाणें कोंकणांतील शिद्दीवरील आरमारी युद्धाचा प्रसंग चालू असतां त्याच वेळीं वसईचा कबजा करून बसलेल्या पोर्तुगीज लोकांचीं अनन्वित कृत्यें गोंवा-वसई भागांत चालू होतीं. हिंदु लोकांस जबरदस्तीनें "बाटविणें" हें त्यांचें प्रमुख कार्य होऊन बसलें होतें. त्यांस हुसकावून लावून त्यांच्या तावडींतून कोंकण किनारा सोडविण्याचें कामहि शिद्दीवरील मोहिमेप्रमाणें १७३१ ते १७४१ पर्यंत हळू हळू चाललें होतें, अधून मधून चकमकी झडत, कधीं कधीं तात्पुरतीं तहाचीं बोलणीं होत. असें चालत चालत १७३७ मध्यें मराठ्यांनीं अचानक छापा घालून ठाण्याचा किल्ला सर केला. हें युद्ध १७३९ पर्यंत चाललें. अखेरीस साष्टीकडील सर्व प्रदेश मराठ्यांनीं जिंकून घेतला तेव्हां तह झाला. आंग्र्यांच्या गृहकलहामुळें मानाजीस इंग्रजांची, तर संभाजीस पोर्तुगीजांची मदत येई. या यादवीमुळेंच परकीय सत्तेचीं विषबीजें स्वराज्याच्या शरीरांत शिरलीं. पोर्तुगीजांची मदत घेऊन संभाजी आंग्र्यानें मानाजीचा पाडाव केला म्हणून पोर्तुगीजांना ठाण्यास किल्ला बांधण्यास सवड मिळाली. हा किल्ला व त्याचा कडेकोट बंदोबस्त करण्याचें काम संपण्यापूर्वीं ठाणें हस्तगत करून घ्यावें असा बेत पराक्रमी व महत्त्वाकांक्षी बाजीराव साहेब पेशवे यांनीं केला व १७३७ च्या उन्हाळ्यांत त्यांनीं या मोहिमेस मुहूर्त

केला. तिचें आधिपत्य शंकराजी केशव फडके यांच्याकडे सोंपविण्यांत आलें. गंगाजी नाईक याची वसईचे बाजूस व खंडोजी मापकर यास साष्टीच्या बाजूस अशा नेमणुकी करण्यांत आल्या. ठाणें घेतल्यावर चिमाजी आपानें सरदारांसमवेत साष्टींत प्रवेश केला व यानंतर पारसिक घेऊन बेलापुरास मोर्चे लावले. धारावीस हस्तगत केलें व नंतर वसईस मोर्चा लावला, पण पावसाळ्यामुळें हें काम बंद पडलें. १७३७ च्या अखेरीस पोर्तुगीजांनीं जास्त तयारी करून मराठ्यांशीं झुंज देण्यास कमर कसली. तेव्हां शंकराजी केशव यानें केळवें–माहीम सोडून दिलें. याबद्दल बाजीरावास फार क्रोध आला, म्हणून त्यानें शंकराजी यांच्या जागेवर रामचंद्र हरी पटवर्धन या सरदाराची केळवे–माहीम परत जिंकण्याच्या कामीं योजना केली. १७३८ च्या नोव्हेंबरमध्यें या मोहिमेस प्रारंभ झाला. मुख्य सूत्रें बाजीराव पेशव्यांचा बंधु चिमाजी आपा याच्या हातीं होतीं. पोर्तुगीजांचीं दोन ठाणीं वसई व गोंवा प्रांत, यांपैकीं गोंव्यावर व्यंकटराव घोरपडे याच्या नेतृत्वाखालीं एक मोहीम शाहूनें पाठविली, म्हणून वसईच्या पोर्तुगीजांस गोंवें भागाकडून मदत मिळेनाशी झाली.

मराठ्यांनीं आपली पहिली मोहीम माहीम येथें सुरू केली. तींत प्रथम प्रथम पोर्तुगीजांनीं सरशी केली, परंतु चिमाजी आपास बाजीरावानें या जागीं पाठवून मराठा सैन्यास उमेद दिली, इतक्यांत पोर्तुगीज जनरल पेड्रो मेलो यानें ठाण्यावर अचानक हल्ला केला. यावेळीं मल्हारराव होळकर ठाण्यास होता. जनरल पेड्रो मेलो मारला गेला व कच खाऊन पोर्तुगीजांनीं वसईकडे तोंड फिरविलें या ठिकाणीं पोर्तुगीज सैन्याचा अधिपति जनरल मेनेझीज होता. परंतु मराठ्यांची मोठी फौज याच वेळीं कोंकणांत गोंवा प्रांताकडे घुसली असल्यामुळें साष्टीकडील पोर्तुगीजांचा धीर सुटला व फक्त कसें तरी करून चौल, दमण व वसई एवढींच ठाणीं हातीं ठेवून बाकीच्या भागावर पाणी सोडण्यास ते तयार झाले. परंतु आतां त्यांच्या हातीं कांहींच उरलें नव्हतें. १७३९ मध्यें जानेवारी १५ ला संग्रामास प्रारंभ झाला. फेब्रुवारीच्या आरंभास माहीम, केळवें, शिरगांव, तारापुर, डाहाणू, नारगोळ, खत्तलवाड व अशेरी हीं ठिकाणें मराठ्यांनीं काबीज केलीं. यानंतर १३ मे १७३९ रोजीं वसईची रोमहर्षणकारक मोहीम झाली. फेब्रुवारींत वांद्रा, वेसावे व धारावी हीं स्थळें खंडोजी मापकरानें काबीज केलीं. लगेच वसईचा किल्ला १३ मे रोजीं मराठ्यांनीं अतुलनीय पराक्रम व साहस दाखवून घेतला त्याचें वर्णन एका सर-

दाराच्या दप्तरांत सांपडलें त्यावरून त्यावेळच्या मराठ्यांच्या मर्दुमकीची साक्ष पटते. वसईवरील मोहिमेंत चिमाजी आपाकडे नेतृत्व होतें. या मोहिमेची थोडक्यांत हकीकत अशीः—

" लोकांनीं जीवित्वाकडे न पाहतां चालोन गेले. फिरंगी यांनीं आंतून मेळा
" घालून बळ धरिलें होतें. हल्ला करतांच हुके व गरताळा, दारूचीं मडकीं,
" राळ, माशाचें तेल, बरखंदाजी, ऐसा सीमेपरता मार दिला. परंतु
" लोकांनीं, मेला तो मेला, जळाला तो जळाला, त्याजवर दृष्टि न देतां
" ज्या जागीं गेले त्या जागींच कायम राहून फिरंगी यांसहि मार दिला.
" त्यांनीं तों जें जें जागा खिंडारें पडलीं होतीं त्या जागा दारूचीं मडकीं
" व राळ टाकून होमच मांडिले. तैसेंच लोकांनीं सोसून कायम राहिले.
" फिरंगी यांणीं तो हिमतीची व मर्दुमकीची सीमा केली. तथापि बाहेरील
" मार बहुत जाला. आंतील चांगलें माणुस रेणोळ व ढोणे व मोठमोठे
" फिरंगी मेले. त्यामुळें व बाहेरील मारामुळें बे औसान होऊन, कौल
" मागावयास माणुस पाठविले. त्यावर कौल देऊन त्यांजकडील तिघे
" माणूस आणिले. त्यांजपाशीं करार करून तहनामा देऊन आंत पाठविलें.
" हत्यारें व कबीले सामानासुद्धां सोडावे ऐसा करार केला."

वसईचा किल्ला खालीं करून देण्याचें आश्वासन देऊन पोर्तुगीजांचे वकील हातांत पांढरें निशाण घेऊन चिमाजी आपापुढें गुडघे टेकण्यास ५ मे १७३९ रोजीं आले. तहाच्या शर्ती ठरल्या. १२ मे रोजीं पोर्तुगीजांनीं वसईचा किल्ला खालीं करून दिला व दुसऱ्या दिवसांपासून त्यावर मराठ्यांचा भगवा ध्वज फडकूं लागला! या मोहिमेंत पोर्तुगीजांचा पाऊणशें मैल लांबीचा प्रदेश मराठ्यांस मिळाला. या टापूंत ३४० गांवें होतीं. शिवाय आठ शहरें, वीस किल्ले, दोन तटबंदी डोंगर, व ठाणें व वसई हीं दोन मोठीं ठिकाणें मराठयांना मिळालीं. यानंतर मराठे व पोर्तुगीज यांचा फारसा संबंध आला नाहीं.

पोर्तुगीज व इंग्रज झाले तरी माणसेंच व प्रत्येकास आपापल्या हितास जगावयाचें असल्यानें मराठ्यांच्या पोर्तुगीजांवरील मोहिमेंत व विशेषतः वसईवरील मोहिमेंत पोर्तुगीचांच्या गव्हर्नरनें मुंबईच्या इंग्रजांची मदत मागितली होती, परंतु ती त्यांनीं कांहींतरी सबबी पुढें करून देण्याचें नाकारलें. वसई हातची गेल्यामुळें पोर्तुगीजांचा उत्तर कोंकणांतील मुख्य आधार नाहींसा झाला. त्यांनीं आपण होऊन चौल व

महाड (बाणकोट बंदर) सोडून देण्याचें ठरविलें, व इंग्रजांच्या मध्यस्थीनें त्यांनीं मराठ्यांस चौल व महाड द्यावे व साष्टी वरील फौज मराठ्यांनीं काढून घ्यावी असा तह ठरविला. उत्तर कोंकणांतील पोर्तुगीजांची सत्ता नामशेष झाल्यावर यापुढें पश्चिम किनाऱ्यावर आरमारी सत्ता म्हणजे इंग्रज व मराठे यांचीच राहिली. यांत मराठे एकजुटीनें वागते व परकीय लोकांशीं सामन्याचा प्रसंग आला असतां आपसांतील भेद व वैमनस्यें बाजूस ठेवून त्या शूर पांडवांप्रमाणें " वयं पञ्चोत्तरं शतम् " या वृत्तीनें शहाणपणानें राहते तर हिंदुस्थानांतील सत्ता मराठ्यांकडून इंग्रजांस घेतां आली नसती. परंतु आंग्र्यांच्या गृहकलहानें इंग्रजांस चांगलेंच फावलें. दोन भांडणाऱ्या मांजरांनीं लोणी व तराजू वानरांच्या स्वाधीन करून त्याच्या न्यायबुद्धीवर आपला निर्णय विश्वासानें सोंपविला ! मानाजीस पेशव्यांनीं हाताशीं धरलें व त्यास कुलाबा देऊन संभाजीकडे सुवर्णदुर्ग व बाणकोट यांची व्यवस्था सोंपविली. संभाजी आंग्रे याच्या मरणानन्तर १७४० मध्यें त्याचा सापत्न भाऊ (दासीपुत्र) तुळाजी आंग्रे हा त्याचा आरमारी कारभार पाहूं लागला व त्यानें पश्चिम किनाऱ्यावर आपला दरारा चांगलाच बसविला. पेशव्यांकडचे सरदार म्हणजे फडके पटवर्धन आदि ब्राह्मण मंडळी. तुळाजीला ब्राह्मणांचें हें वर्चस्व मनांतून सले. त्यांचा कोंकणप्रांत तुळाजीच्या हातांत होता म्हणून त्यानें कोंकणांतील ब्राह्मणांस छळण्याचा सपाटा चालविला असा त्याजवर आक्षेप होता व या कारणानें पेशव्यांचा त्यावर एकप्रकारचा राग होता. शिवाय बाजीरावांच्या मरणानंतर तुळाजी पेशव्यांना जुमानीसा झाला व शाहूच्या मरणानंतर तर मराठ्यांची सत्ता ब्राह्मण पेशव्यांच्या हातांत कुलमुखत्यारीच्याच हक्कानें गेली. याचें वैषम्य वाटून तो पेशव्यांशीं फुटून स्वतंत्रपणानें वागूं लागला. त्याला नरम आणावयाचें तर बाजीराव पेशवे यांचा पराक्रम, मुत्सद्दीपणा व दरारा नाहींसा झाल्यावर पेशव्यांच्या हातांत एवढें प्रबळ आरमार नव्हतें. बरें, तुळाजीस वठणीवर आणल्याशिवाय मराठी राज्याचा एकजिनसीपणा व एकी टिकणें शक्य नव्हतें. असा दुहेरी पेंचप्रसंग उत्पन्न झाल्यामुळें पेशव्यांनीं इंग्रजांशीं संधान बांधलें. पण त्यांत पेशवे व आंग्रे या उभयतांचा नाश झाला. अन्तःकलह जसा व्यक्तीच्या नाशाला, तसाच राष्ट्राच्या नाशाला असाच कारणीभूत होतो ! तुळाजी आंग्रे जसा शूर तसा क्रूरहि होता. परंतु त्यानें शाहूच्या मरणानंतर पेशव्यांशीं सलोख्यानें न वागतां फटकून वागण्याचें धोरण स्वीकारिलें. " संभाजी आंग्रे

मयत झाल्यावर त्याचा सावत्र भाऊ तुळाजी आंग्रे बाणकोटपासून सावंतवाडी दरम्यानचे मुलखाची वहिवाट करीत होता. सरकारांत नेमणुकीप्रमाणें ऐवज न देतां उद्दामपणा करून समुद्रावरील लोकांस उपद्रव करीत होता. त्याचे बंदोबस्ताकरतां पेशव्यानें इंग्रजांची मदत मागितली आणि तुळाजीस धरून विसापुर किल्ल्यावर कैदेंत ठेविलें (खं. २ पे. श. पृ. १३३, १३४, १३९, १४०). तुळाजीनें बावडेकर अमात्याचा किल्ला रत्नागिरी हस्तगत केला व मानाजीच्या हातीं असणाऱ्या कुलाब्यावर त्याचा डोळा होताच. मानाजीचें व पेशव्यांचेंहि नानासाहेबांचे कारकीर्दींत चांगलें नसल्यानें पेशव्यांचा कामगार रामाजी महादेव बिवलकर यानें मानाजीचा बिकटगड किल्ला व त्याचे हद्दींतील मुलुख जिंकून घेतला व या मुलखांतील मुबलक पैसा बंद झाल्यानें कुलाब्यास लोकांचे व मानाजीचे हाल होऊं लागले. ही संधि सांधून हबशी जंजिरेकरानें कुलाब्यावर स्वारी केली व यांत मानाजीस गोळी लागली व त्यानें मदतीला तुळाजीस बोलाविलें परंतु तुळाजीनें मदत पाठविली नाहीं व मग त्यानें पेशव्यांचा सरदार रामाजीपंतास मदतीसाठीं पत्र लिहिलें व तो त्यास मदत करण्यास आला व नंतर दोघांनीं तुळाजीस जिंकावयाचें ठरवून त्यांत इंग्रजांची मदत घेतली. तुळाजी आंग्रे यास जिंकण्यासंबंधीं झालेला पेशवे व इंग्रज यांत पुढीलप्रमाणें तह ठरलाः—

(१) **सर्व आरमार इंग्रजांच्या ताब्यांत असावें**, परंतु कारभार उभयतांच्या संमतीनें व्हावा.

(२) तुळाजी आंग्रे याजकडून जहाजें काबीज करण्यांत येतील तीं इंग्रज व मराठे यांनीं **निम्मे निम्मे** वाटून घ्यावीं.

(३) बाणकोट व हिंमतगड आणि नदीच्या दक्षिण कांठावरील **पांच गांवें मराठ्यांनीं इंग्रजांस कायमचीं द्यावीं**.

(४) **पश्चिम किनाऱ्यावरून** आंग्रे यांनीं कोणत्याहि किल्ल्यास **समुद्रांतून मदत पोहोंचवूं नये** असा बंदोबस्त इंग्रजांनीं ठेवावा.

(५) आंग्र्यांच्या मुलखांतील किल्ल्यांत जें द्रव्य, सामान, दारूगोळा, तोफा वगैरे सांपडेल तें सर्व मराठ्यांस देण्यांत यावें.

(६) मानाजीच्या मुलखावर उभयतांनीं हल्ला केल्यावर **खांदेरी बेट व बंदर**, याशिवाय आणखी कांहीं गांवें इंग्रजांस द्यावीं.

(७) जरूरीप्रमाणें ज्यास्त कलमें नानासाहेबांच्या संमतीनें ठरविण्यांत यावीं.

या सर्व कलमांच्या तपशीलावरून मुंबईला जरबेंत ठेवणारें मराठी आरमारी बेट खांदेरी हें इंग्रजांच्या स्वाधीन करावयाचें व सबंध पश्चिम किनाऱ्याच्या संरक्षणाची जबाबदारी पेशव्यांनीं स्वखुषीनें इंग्रजांकडे सोंपवावयाची याचा अर्थ एकच व तो हा कीं त्यांनीं आपल्या स्वतःच्या आरमारी वर्चस्वाचें सिंहासन ढिलें करून घेतलें !

या तहान्वयें प्रथमतः स्वतः सुवर्णदुर्ग काबीज करावयाचें ठरवून त्यावर मोहीम सुरू केली, तींत पेशव्यांचीं साठ गलबतें, एक बातेला, व सात तारवें इतकें आरमार इंग्रज आरमारास मदत करण्याकरतां पेशव्यांनीं चौलाहून पाठविलें. त्याला तोंड देण्यासाठीं तुळाजीनें राजापुरीच्या बाहेर अठरा जहाजें तयारींत ठेवलीं होतीं. त्यांनीं जयगडकडे मोर्चा फिरविला. इंग्रजांच्या आरमारानें सुवर्णदुर्गावर समुद्रांतून व मराठी सैन्यानें जमिनीवरून असा दुतर्फी लढा करून सुवर्णदुर्ग किल्ला काबीज केला व नंतर लहानलहान किल्ले ताब्यांत घेतले. यानंतर १३ फेब्रुवारी १७५६ रोजीं पेशव्यांनीं इंग्रजांच्या मदतीनें विजयदुर्ग किल्लाहि जिंकून घेतला.

पेशव्यांची फौज खंडोजी मापकराच्या हाताखालीं आंग्र्यांचे मुलखांत शिरून त्याचा प्रदेश काबीज करीत होती, व दुसरीकडे समुद्रावरून इंग्रज त्यास सतावून सोडत होते. हें दुहेरी संकट टाळण्यासाठीं तुळाजीनें पेशव्यांशीं गोडीगुलाबीच्या बोलण्यास सुरुवात केली. परंतु पेशवे व तुळाजी यांचें सख्य जुळलें तर आपले सर्व राजकीय बेत ढासळतील हें जाणून इंग्रजांनीं पेशव्यांना न विचारतांच विजय-दुर्गावर हल्ला चढविला. यास पेशव्यांची संमती नव्हती. ॲडमिरल वॉटसननें समुद्रांतून व क्लाइव्हनें जमिनीवरून किल्ल्यास वेढा दिला, यांत आंग्र्यांच्या सबंध आरमाराचा नाश झाला व मराठशाहीच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील दराऱ्याचा अंत झाला ! या विजयदुर्गाच्या हल्ल्यांत इंग्रजाचें वर्तन राजनीतीस सोडून व आक्षेपार्ह असून पेशव्यांनींहि या वर्तनानें आपल्या पायावर धोंडा पाडून घेतला, कारण परकीय इंग्रज हे आज याची तर उद्यां त्याची साथ करून आपल्या सत्तेचा प्रवेश आपल्या राज्यांत करीत आहेत हें त्यांना ओळखतां आलें नाहीं. या मुद्यासंबंधानें इतिहास-कार राजवाडे यांचें मत असें आहे. "पेशव्यांची सर्वांत मोठी चुकी म्हणजे जें आरमार शिवाजीनें मोठ्या दूरदृष्टीनें स्थापन करून जोरांत आणून ठेवलें तें त्यांनीं बुडविलें. कोंकणांतील कोळी व भंडारी यांच्यासारखे उत्कृष्ट खलाशी पृथ्वीवर

क्वचित्‌च सांपडतील. त्यांना पाश्चात्यांचें नौकानयन शिकविलें असतें तर राज्यास अतिशय बळकटी आली असती. अनादिकालापासून नौकानयनांत हिंदुस्थानचें नांव प्रमुख असून त्याच विद्येच्या जोरावर हिंदूंनीं आर्यसुधारणा पृथ्वीवर पसरविली. तिचा शेवटचा अवशेष शिवाजीनें मोठ्या परिश्रमानें पश्चिम किनाऱ्यावर राखिला. अशा प्रकारें मराठी आरमार बाळाजी बाजीरावानें इंग्रजांची मदत घेऊन बुडविलें. त्यानें तुळाजी आंग्रे नाहींसा केला. आपलें काम करण्यास शत्रूची मदत घेऊं नये हें मोठें तत्त्व बाळाजीनें लक्षांत ठेवलें नाहीं." विजयदुर्ग पडल्यावरच इंग्रजांच्या सत्तेच्या वाढीस प्रारंभ झाला.

आंग्र्यांचा नाश केल्यावर जंजिरा जिंकण्यासाठीं पेशव्यांनीं हालचाली केल्या व त्यांत इंग्रजांनीं हबशास मदत केली असे उल्लेख आहेत, इतकेंच नव्हे तर त्यांनीं मराठी आरमारी बळ कमी झाल्यामुळें उलट पेशव्यांकडे वकील पाठवून पुढील अटी घातल्या कीं साष्टी, विजयदुर्ग वगैरे किल्ले आम्हांस द्यावे व सुरतेच्या वसुलाचा हक्क सोडावा तर कदाचित् इंग्रज हबशाविरुद्ध मदत करतील. यानंतर १७६१ मध्यें पानिपतच्या लढाईंत मराठ्यांचा पराभव झाल्यानें तर त्यांच्याविरुद्ध उघड कारवाई करण्यास इंग्रजांस ज्यास्त उमेद आली. परंतु नानासाहेबांच्या मरणानंतर माधवराव पेशवा झाल्यानें त्यांचे बेत तितकेसे साधले नाहींत. कान्होजी आंग्रे व त्याचे वंशज यांचा वचक पाश्चिमात्य व्यापाऱ्यांस केवढा असे याचें वर्णन डगलस् यानें पुढीलप्रमाणें केलें आहे. "हिंदी महासागरांतील तीनहि युरोपीयन राष्ट्रांस (इंग्रज, फिरंगी व वलंदेज) पराक्रमाच्या कामांत आंग्र्यांनीं खालीं पाहण्यास लावलें व कोणासहि त्यांची बरोबरी करतां आली नाहीं." असो.

आंग्र्यांचा पाडाव करण्याच्या आधीं नानासाहेब पेशव्यानें आरमारावरील मुख्य अधिकाऱ्यांवर एक स्वतंत्र अमलदार नेमला व त्यास "सुभा आरमार" अशी पदवी दिली. या जागेवर १७५६ मध्यें जावळीच्या मोरे घराण्यांतील एका मराठा सरदारास (हा स्वतःस धुळप म्हणवीत असे) सुभा आरमार म्हणून नेमलें. याचें नांव आनंदराव धुळप. त्यानें हा कारभार १७९४ पर्यंत केला. पेशव्यांनीं विजयदुर्ग हीच जागा मराठ्यांच्या मुख्य आरमाराकरितां ठेवली. तेथील आरमारामध्यें लढाऊ लोक दोन तीन हजार होते. सर्वांत बलिष्ठ जहाजाचें नांव "फत्तेजंग" असें होते. यावर २२६ इसम, १३२ दर्यावर्दी व १६ गोलंदाज अशीं एकूण ३७४ माणसें होतीं, अगदीं लहान गलबतास वावडी असें म्हणत व

त्यावर १५ माणसें असत. १७८३ ते १७८६ पर्यंत मराठ्यांच्या आरमाराकडे लढाऊ तोफा २७५ होत्या. याचप्रमाणें एक मोठें तिरकती पाल असून त्याचें नांव "नारायण पाल" असें होतें. त्यावर २८ तोफा व ४ जुंबरें मिळून ३२ डाग होते (मराठे व इंग्रज. केळकर पा. ६८). १८७३ मध्यें या धुळपांच्या आरमाराची व इंग्रज आरमाराची हातघाईची लढाई झाली. तींत आनंदराव धुळप व इतर मराठे दर्यावर्दी व शिपाई यांनीं प्रचंड शौर्य गाजविलें, व इंग्रजी आरमारास चोप दिला. याचें वर्णन आनंदराव धुळप यानें स्वतः श्रीमंत पेशवेसरकारांस पत्रद्वारें कळविलें (व त्यावर सवाई माधवराव यांचें उत्तर आलें) तें असें:—"राजश्री आनंदराव धुळप गोसावी यांस स्ने० माधव नारायण प्रधान आशीर्वाद...जमा दिलावलचें विनंति पत्र पाठविलें तें प्रविष्ट झालें. आम्ही आरमाराची तयारी करून गोंव्यापासून रत्नागिरीचे सुमारें बाहेर फिरत असतां... (८ एप्रिल इंग्रजी लढवई मुधोशी बोट (रेंजर) व बतेला एक व शिबाड तीन ऐसे पांच दागिने जंगी सरंजाम व दारूगोळा व गाडद भरून जनरल मॅक्लोड व आणखी सात कप्तान पालखीवाले कर्नाटकांत हैदरखानाकडील प्रांत सोडविला त्याचे बंदोवस्तास मुंबईहून कालिकोटास जात होते. त्यांची गाठ रत्नागिरीनजीक पडोन प्रातःकालचे प्रहर दिवसापासून त्यांची आमची लढाई सुरू होऊन परस्पर तोफांची मारगीर जाहली. संध्याकाळच्या प्रहरदिवसापर्यंत लढाई होत असतां आयास नये. त्यांचा लढवय्याचा जोम भारी, मारगिरीनें तरांडे पाडाव होत नाहींत असें जाणून, सर्व लोकांचा एक जथं करून धण्याचे पायाचें स्मरण करून तरांड्यास अडावणी केली. ते समयीं रेसगिरी व बरकंदाजीच्या मारगिरीची सीमाच केली, सरकारचे बरे माणूस आठ असामी ठार झाले. तरांड्यावर पाय न लगे. तेव्हां वरकड लोकांस इरे पडोन ते तरांड्यावर चढले. त्या गर्दींत पाऊणशें माणूस जखमी जालें. हत्यारास हत्यारें मिळाल्यावर त्यांजकडील एक कप्तान व पंचवीस असामी ठार झाले. तरांडे पाडाव केले असतां बतेल्यावरील लोक कौल न घेतां बतेला लढविला. त्यावर मारगिरी करून अडावणीस धरून पाडाव केला. मातबर लढाई होऊन पांचहि दागिने पाडाव करून बंदरावर आलों. खासा जनरलास तीन जखमा आहेत, ते वांचतां कठिण आहे. सारांश लोकांनीं प्राणाची आऽस्था न धरतां टोपीकरांची लढाई तरांड्यांची अडावणी केली. सर्फरुज्ञ करणारा धनी आहेत, म्हणोन विस्तारें लिहिलें तें विदित जालें. ऐशास तुम्ही टोपीकरांचा

दारूचा मार भारी तितका सोसून जनरल व कपितान सुद्धां तरांडे पाडाव करून आणले. शाबास तुमची व लोकांची. इंग्रजहि आपणांस शिपाई म्हणवतो. त्यापेक्षां सरकारचे लोकांनीं मर्दुमकी फार चांगली केली. टोपीकरावर तुम्ही आपली सलाबत बसविली. फार संतोष जाला. सरकारचे आठ असामी सरदार ठार जाले, आणि लोक सरकारकामास आले. त्यांचे मुलांचे चालविलें जाईल व जखमी लोकांची बरदास्त चांगली ठेवून जखमांस खर्च लागेल तो चौकशीनें लावून निगादास्त चांगली करणें. इंग्रजांकडील जखमी असतील त्यांस कार्यकारण खर्च लागेल तो लावणें. तुम्हांस बहुमान, खासगीचा पोषाक व कंठी पाठविली आहे. लोकांनीं मर्दुमकी केली त्यांची याद तुमचे विचारें नांवनिशीवार आकारून पाठविणें. समजोन बक्षिस देविलें जाईल. त्यांचा कागद मुंबईस जाऊं द्यावयाचा नाहीं." (२५ एप्रिल स. १७८३)

मराठी रियासत उत्तर विभाग १ पान ३९३–९४.

वरील रेंजर जहाजावर बारा तोफा असून त्याचा मुख्य लेक्टनंट प्रुएन हा कंपनीचा नोकर होता. इंग्रज राजाचा सेनापति जनरल मॅक्लॉड हाहि आपल्या मंडळीसह याच जहाजांतून प्रवास करीत कालिकोटास जात होता. इंग्रज राजाचे अमलदार ईस्ट इंडिया कंपनीच्या अधिकाऱ्यांस नेहमीं हिणावून बोलत असत. जहाजाचा अधिकारी प्रुएन व राजाचा सेनापति मॅक्लॉड यांच्यामध्यें जरा चुरशीचीं बोलणीं चाललीं असतांना रत्नागिरीजवळ धुळपांच्या आरमाराची व "रेंजर" नांवाच्या इंग्रज-आरमारी बोटीची भेट झाली. आपलें शौर्य दाखविण्याकरितां प्रुएननें मराठ्यांच्या आरमारापुढें स्वाधीन न होतां बेछूटपणें आपण होऊनच दिमाखानें त्यावर तोफा डागल्या व मराठा आरमाराशीं विनाकारण सामना ओढवून घेतला. या सामन्यांत मराठ्यांची सरशी होऊन इंग्रजांस हार खाऊन दातीं तृण धरून मराठ्यांस शरण जावें लागलें. प्रुएननें शांततानिदर्शक असा पांढरा बावटा दाखविला व युनिअनजॅकचा बावटा खालीं उतरून तो स्वतः उरलेल्या लोकांसह धुळपांच्या स्वाधीन झाला. मग धुळपानें इंग्रजांच्या जहाजांचे पांचहि नग दोरीनें आपल्या जहाजास बांधले व विजयदुर्गच्या बंदरांत नेले. धुळपांच्या जहाजांच्या नांवनिशींत नारायणपाल, माधवपाल व रामप्रसाद या तीन जहाजांचा उल्लेख आढळतो. प्रुएननें लिहिलेल्या पत्रांत इंग्रजांचे पांच अमलदार ठार झाले व २३ जखमी झाले, आणि मराठ्यांकडील १६ इसम मेले व ४८ जखमी झाले असा

मजकूर आहे. याचवेळीं पेशवे व इंग्रज यांचें युद्ध व तहाचीं बोलणीं सुरू असून नाना फडणीसाच्या मध्यस्थीनें या बोटी व जहाजें इंग्रजांस परत देवविण्यांत आलीं. तो मजकूर असाः—“ इंग्रजी बोट एक व बतेले व शिबडी मिळोन पांच दागिने सामानसुद्धां मुंबईहून जात असतां तुम्ही पाडाव करून आणलीं आहेत. त्यांस ते पांच दागिने सामान लोकसुद्धां सोडून द्यावयाची आज्ञा केली आहे त्याप्रमाणें सोडून देणें ” ९–५–१७८३. धुळपांनीं हस्तगत केलेलीं माणसें व जहाजें परत करून नानानें इंग्रजांची समजूत काढली, तेव्हां उलटपक्षीं इंग्रजांनींहि ठाणे म्हणजे साष्टीखेरीज करून वसई, अहमदाबाद वगैरे सर्व मराठ्यांचीं ठाणीं परत त्यांच्या हवालीं केलीं. इंग्रजांशीं आरमारी युद्ध करण्याची मराठ्यांची तयारी अठराव्या शतकाच्या अखेरपर्यंत कोणत्या प्रकारची हें वरील प्रकरणावरून वाचकांच्या लक्षांत आलेंच असेल.

मुंबईच्या दक्षिणेकडील समुद्रकिनाऱ्यावरील दर्यावर्दीपणांत धमक ठेवणारे इतर मराठे सरदार म्हणजे कोल्हापूरकर, सावंतवाडीकर, विचारे, सुर्वे, कुबेसकर, जावकर वगैरे अनेक पराक्रमी पुरुष होते. त्यांनीं वेगळाल्या प्रसंगीं आरमारी चकमकींमध्यें आपला प्रताप गाजविला. परंतु काळ पडता आला म्हणजे सर्वच गोष्टी विपरीत होऊं लागतात. मराठशाहींत वैमनस्यें व भाऊबंदक्या माजल्या, परकीयांचा आपल्या राष्ट्रांत प्रवेश होतो व तो आपल्या सर्वस्वास विघातक होण्याचा संभव आहे हा विवेक त्यांस उरला नाहीं, व हाच अविवेक सर्वांच्या नाशास कारण झाला.

मराठ्यांच्या आरमाराचा खर्च प्रतिवर्षीं दीड दोन लाख रुपये होता. आरमाराचा स्वतंत्र सुभा असून त्याचे खर्चासाठीं सौंदमहाल स्वतंत्रपणें तोडून दिला होता, व शिवाय सरकारांतून रोखी मिळत असे. परराष्ट्रीय जहाजांवर जकात घेतली जाई व व्यापार करण्यास येणारीं जहाजें जीं बाहेर जातील त्यांस हरजिन्नस व माल भरून ठिकठिकाणीं उदीम व व्यापार करण्यास परवानगी देण्याबद्दल कर वसूल करीत असत, याशिवाय पैशाची बाब म्हणजे स्वराज्यांतील सीमेंत कौल न घेतां व्यापारी किंवा राजकीय निमित्तानें जे परकीय लोक आंत येऊन युद्धास प्रवर्तक गोष्टी करीत त्यांच्याशीं आरमारी युद्धें करून त्यांना जिंकून त्यांच्या जहाजांतील माल मराठा अधिपतींच्या स्वाधीन करीत. स्वदेशी सागरव्यापार करण्यांत बहुधा गुजराती, भाटये, मुसलमान व सारस्वत (कारवारी) यांचा भरणा असे.

खुणेसाठीं जहाजांवर भिन्न भिन्न निशाणें लावून " मालवी " नामक दिशा पाहण्याचें होकायंत्र, दुर्बिणी वगैरे सामान मराठा आरमाराजवळ असे. जहाजांचें आगमन व प्रयाण समजण्यासाठीं शिंगें व कर्णे यांचा उपयोग करीत असत. झालें. वर्तमान-काळाच्या इतिहासांतून स्वातंत्र्याचें पान गेलें! हिंदी व्यापार व हिंदी आरमार यांना क्षय लागून त्यांतच त्यांचा अन्त झाला!! हीच सुवर्णभूमि अन्नास मोताद झालेल्यांचें माहेरघर बनली!!!

इ. स. १७८३ मध्यें आनंदराव धुळप यानें कंपनीच्या आरमाराचा पाडाव करून त्याच्या पांच लढाऊ बोटी विजयदुर्गास धरून आणल्या ह्या हृदयंगम प्रसंगाचें वर्णन केलेला पोवाडा वरील हकीकतीस पोषक व सद्यःकालच्या नवतरुणांच्या आकांक्षांस अनुरूप असल्यामुळें तो देऊन या प्रकरणाची समाप्ति करतों.

आनंदराव धुळपाचा पोवाडा.

(शाहीर—भिकू बाळा)

धोशा धुळपाचा अति आनंदराव रणशूर । मारिला + + + + ॥ ध्रु ॥
फाल्गुनमासीं राव निघाले बाहेर । पालगुराब त्यांनीं सजवुनियां आरमार ।
ओढिले नांगर पुढें जायाचा करार । राहिलें वारें केला मुक्काम वाघापुर ।
दुसऱ्या दिवशीं आलें इंग्रजाचें आरमार । सत्तावीस मनोरे भरोनि वाहे भरपूर ।
अभिमान भारि इंग्रजास अहंता फार । रामचंद्रानि वधिला दशशीर ॥ १ ॥
बाहिर सावध होया आहेत राहत्यारें राज्याची । लावली नाळ केली हंकारणी पालाची ।
जलदी केली भर उमेद लढायाची । अडकलें तारुं फिरंगी रयत कोणाची ।
हिरे हिरे मारून सोइ धरली किनाऱ्याची । दया संपूर्ण धुळपावर रामलिंगाची ।
पुढें शाहूचा जरीपटका बिनीवर । उडविला चांचा त्यानें ओढुनि केलें दीन मोर ॥२॥
विलायत जंजिरा नवकुलपांचें तारू । शिरिं हात ठेवुनी पाठविला दक्षिण वारू ।
घेतली गुजरात वसई केली जेरू । लढुनि शिंयाशीं पाडाव केले डेरू ।
कपींद्रभारी नऊ पालखीचे सरदारू । राव धुळपांनीं त्यांना मारून केलें जेरू ॥ ३ ॥
मसलत होती हैदरवर जायाची । बोट ओढती सातशें गारदी त्यांची ।
रामप्रसाद आहे गुरूब चालीची । लक्ष्मण धुळप ऐके न गोष्टी कोणाची ।
सोडिले मचवे लोक चढती काठींवर । राव ते मोठे बुद्धिवंत सरदार ।
दातीं तृण धरून उडी टाकिती बाहेर ॥ ४ ॥

इंग्रजाला धास्ती नव्हती कधीं काळाची । अवचित गांठ पडली आनंदराव धुळपाची ।।
नदी वाहते वाहते हो अशुद्धाची । तीन साठ शिरें उडविलीं त्यानें + + + + + + ।।
+ + + + । घायाळ मुर्दे घुमति राव फार ॥ ५ ॥

रत्नागिरीचे कागद पुण्याला गेले । रावसाहेब वाचुन खुशाल झाले ।
सांगे श्रीमंताला धुळपांनीं नांवाचे नक्षे केले । सत्तावीस गोरे धरुनि त्यानें आणिले
अठ्ठावीस गोरे धरुन त्यानें कापिले । डफ झांज वाजताती चावडीवर ।
पोवाडा केला पुण्यामधें बसुनी । पोवाडा केला भिक्या बाळ यांनीं ॥ ६ ॥

वरील पोवाड्यांत धुळपाचे जहाजाचें नांव " रामलिंग " होतें. विलायत जंजिरा नव कुलुपांचें तारुं म्हणजे बहुधा पकडून आणलेलें इंग्रजांचें जहाज " रेंजर " हें स्लूप जातीचें असावें व त्याचा अपभ्रंश " जंजिरा नवकुलपांचें " असा झाला असावा. गारदी म्हणजे गार्ड्स. इंग्रजांनीं राघोबाचे वतीनें लढाई करून शिंद्यांची वाताहत केली होती व गुजरातेंत डभई व अहमदाबाद हीं ठाणीं घेतलीं होतीं व वसईवर हल्ला करण्यास वेढा घातला होता. ते पराक्रमी इंग्रज आनंदराव धुळपापुढें नरम आले असा शेवटच्या कडव्याचा अर्थ आहे. (ऐतिहासिक पोवाडे किंवा मराठ्यांचा काव्यमय इतिहास. य. न. केळकर.)

या पोवाड्यावरून मराठी आरमाराचें महत्त्व राष्ट्ररक्षणांत केवढें होतें याची कल्पना वाचकांस आलीच असावी. गतकालच्या पराक्रमाचा जीवंत इतिहास भावी कालच्या लोकांस स्फूर्तिप्रद होत असतो.

भाग आठवा

ब्रिटिशांचें हिंदी आरमार

इंग्लंडच्या एलिझाबेथ राणीच्या कारकीर्दीच्या वेळीं हिंदुस्थानांत मोंगल बादशाहीचा अंमल चालू होता. अकबराचें साम्राज्य हिंदुस्थानांत दूरवर पसरलें असून गुजराथेंत व सिंध प्रांतांत मोंगल बादशहाकडून सुभेदार नेमले जात असत. यावेळीं पोर्तुगीज लोकांनीं हिंदुस्थानांत आपल्या व्यापारास परवानगी मिळवून घेतली होती. त्यानंतर हिंदुस्थानांत व्यापाराकरितां आलेले डच व इंग्रज यांजशीं ते लढाया करीत असत. एलिझाबेथ राणी ही प्रॉटेस्टंट पंथाची असून तिला पोपच्या संमतीनें पोर्तुगालचा इतर देशांशीं एकटयाचाच व्यापार चाललेला संमत नव्हता. इंग्रज व इतर पाश्चात्य राष्ट्रांनाहि पूर्वेकडील देशांशीं, विशेषतः हिंदुस्थानशीं व्यापार करण्याची सवलत असावी असें एलिझाबेथ राणीस वाटे व म्हणून इंग्लंडमध्यें व्यापार वाढविणारी एक संस्था अर्ल ऑफ कंबरलंड याच्या अध्यक्षतेखालीं निघाली होती तिला तिनें ३१ डिसेंबर सन १६०० रोजीं संमति दिली व खास आपल्या शिक्क्याखालीं तिनें या कंपनीस व्यापार करण्याची सनदहि बहाल केली. कंपनीचे जाहीर उद्देश म्हणून या सनदेंत उल्लेख आहे त्यांत "आपल्या (इंग्रज) राष्ट्राची अब्रू रहावी, लोकांस संपत्ति मिळावी, जहाजांची शक्ति वृद्धिंगत करावी, म्हणजे एकंदरींत कायदेशीर पद्धतीनें व्यापार वाढून आमच्या देशाची भरभराट व्हावी या उद्देशानें एक राष्ट्रीय संस्था स्थापन करण्यांत येते व या संस्थेला "पूर्व प्रदेशांशीं व्यापार करणारी लंडनच्या व्यापाऱ्यांची कंपनी व गव्हर्नर" असें नांव देण्यांत येत आहे"—असा मजकूर आहे.

याप्रमाणें ईस्ट इंडिया कंपनीची स्थापना झाल्यावर तिजवर राष्ट्राची मालकी नसून कंपनीच्या भागीदार व्यापाऱ्यांची मालकी असे व यासाठीं दर सफरीच्या वेळीं इंग्लंडच्या तक्ताधिपती राणीकडून अगर राजाकडून कांहीं गोष्टी वेळोवेळीं करून घ्याव्या लागत असत. त्या म्हणजे (१) राजाची सफरीसाठीं परवानगी मिळविणें, (२) सफरीच्या मुख्य कामगारानें काय काय कामें करावयाचीं त्याची यादी नक्की

तयार करणें; (३) राजाच्या शिक्याचा परवाना (लेटर्स पेटंट) मिळविणें, व (४) परदेशी राष्ट्रांच्या राजास इंग्लंडच्या राजाचें स्वदस्तूरचें पत्र देणें. याप्रमाणें एक सरपत्र एलिझाबेथ राणीनें पूर्वेकडील राजांस उद्देशून लिहून दिलें होतें त्यांतील थोडासा भाग वाचकांच्या माहितीकरतां देत आहें.

"Elizabeth by the grace of God to the Most Invincible and most mightie prince Lord zelabuddin Echebar King of Cambaye. Invincible emperor etc. The great affection which our subjects have to visit the most distant places of the world, not without good will and intention to introduce the trade of merchandise of all nations whatsoever they can by which means the mutual and friendly traffique of merchandise on both sides may come, is the cause that the bearer of this letter John Newbury, jointly with those that may be in his'company, with a courteous and honest boldness, doe prepaire to the borders and countrys of your empire, we doubt not but that your Imperial Majestie through your royal grace will favourably and friendly accept him." या पत्राचा संक्षेपतः अर्थ हा कीं:— "परमेश्वरकृपेनें इंग्लंड फ्रान्स व ऐर्लंडची राणी एलिझाबेथ यांजकडून........ लॉर्ड जलाबुद्दीन अकबर कँबेचे थोर व पराक्रमी राज्यकर्ते व अजिंक्य पादशहा यांस......दूरदूरच्या प्रदेशांत जाऊन त्या त्या देशांतील माल इतरत्र नेणें व इकडचा माल आपल्या देशांत नेऊन त्याचा व्यापार वाढविणें या सदिच्छेनें व भावनेनें पछाडलेले आमच्या प्रजाजनांपैकीं कांहीं लोक तयार होऊन आपल्या देशास भेट देण्यास निघाले म्हणून जॉन न्यूबरी व त्यांचे बरोबरीचे सहकारी यांस हें पत्र दिलें जात आहे. ते आपल्या देशांत प्रामाणिकपणें व सचोटीनेंच व्यापार करण्याच्या उद्देशानें जात असल्यानें आपण त्यांना आपल्या राज्यांतील सर्व प्रदेशांत व्यापार करण्यास्तव मेहेरबानीनें अगत्यानें परवानगी द्याल अशी उमेद आहे व हें आपण आमच्या प्रेमाखातर व आपला ऋणानुबंध दृढतर व्हावा म्हणून कराल हें आम्हांस ठाऊक असल्यानें पत्रविस्तार करीत नाहीं. आपल्या सदयतेची ख्याती दूरवर पसरून आम्हांसहि माहीत असल्यामुळें आपण परवानगी द्यालच असा दृढविश्वास वाटतो, व म्हणून अधिक शब्दांचा विस्तार करून आम्ही आपणांस तसदी देत

नाहीं. वरील निर्दिष्ट गृहस्थ आमचे प्रजाजन असल्यानें आपण त्यांस तितक्याच सद्भावनेनें व सचोटीनें वागवावें व त्यांचा परामर्ष घ्यावा. एवढ्या दूरच्या सफरी अंगीकारून जीव संकटांत घालून हे लोक जे साहस करीत आहेत त्यामुळें आपण त्यांस मेहेरबानीनें वागवाल व त्यांची सफर सुरक्षितपणें पार पाडण्यास मदत कराल, त्यांची उमेद वाढवाल, व आपल्या मर्जीनुरूप त्यांस सर्व व्यापारी सवलती द्याल अशी इच्छा आम्ही प्रदर्शित करतों. आमच्या प्रजाजनांस आपण जें प्रेम व आदर याची जोड द्याल त्याची भरपाई आमच्याकडून त्याच प्रमाणांत आम्ही करूं असें आश्वासन आम्ही देतों. इतकें आपल्यासारख्या थोर पादशहास लिहून पत्र पुरें करतों. "

या वेळीं मोंगलांचे दरबारीं पोर्तुगीजांचें वजन अधिक असल्यामुळें इंग्रजांचें फारसें चाललें नाहीं. याप्रमाणें एकामागून एक सफर घेऊन इंग्रज व्यापारी हिंदुस्थानांत आले, व त्यांत विशेषतः वखारी बंदरांचे ठिकाणीं स्थापन करून व्यापार करण्याची परवानगी मागण्याच्या कामीं सर टॉमस रो, मिल्डेन हॉल, कॅप्टन् हॉपकिन्स वगैरे अनेक लोक बादशहास भेटण्यास येऊन गेले, पण वस्तुतः अकबर व जहांगीर यांनीं इंग्रज लोकांस झुलतच ठेवलें. मात्र यानंतर शहाजहानच्या कारकीर्दींत इंग्रजांस सुरत येथें वखार घालण्याची परवानगी देण्यांत आली. अकबराचे वेळेपासून हिंदुस्थानांत पोर्तुगीजांना व्यापार करण्याची सवलत असून त्यांनीं आपला वचक हिंदी महासागरांत बराच बसविला. त्यामुळें प्रथमतः अकबराचे वेळीं व जहांगीराच्या कारकीर्दींत आलेल्या इंग्रजांच्या व्यापारी जहाजांस हे पोर्तुगीज त्रास देऊं लागले. जहांगीर बादशहाच्या वेळीं इ. स. १६०५ मध्यें व्यापारी गलबतें कॅ. हॉकिन्सच्या हाताखालीं सुरतेच्या बंदरांत उतरलीं व जहांगीर बादशहा आग्रा येथें राहत असल्यामुळें त्याची भेट घेऊन व्यापाराची परवानगी मिळविण्यासाठी कॅ. हॉकिन्स आग्रा येथें गेला व त्यानें बादशहाकडून इंग्रजांना हिंदुस्थानांत व्यापार करण्याची परवानगी इ. स. १६०९ मध्यें मिळवून पदरांत पाडली. परंतु पोर्तुगीज लोकांच्या हिकमतीनें हें दिलेलें व्यापारी फर्मान परत घेण्यांत आलें, म्हणून कॅ. हॉकिन्स याला तीव्र निराशा पदरांत घेऊन परत जावें लागलें. परत गेल्यावर त्यानें सर्व इत्थंभूत हकीकत ईस्ट इं. कंपनीच्या डायरेक्टरांस निवेदन केली. आतां कंपनीला एक युक्ति सुचली. त्यांनीं परदेशांत व्यापारी परवाने मिळविण्याकरतां व आपला व्यापार सुरक्षित ठेवण्याकरितां आर-

मार उभें करण्याचें ठरविलें. इ. स. १६११ मध्यें कॅ. हिप्पोन यानें मच्छलीपट्टम-जवळ पेट्टपुली येथें या आरमाराच्या बळावर एक वखार तर घातलीच, पण हें सहन न झाल्यानें पोर्तुगीज लोक हिंदुस्थानांतील लोकांच्या सहाय्यानें इंग्रजांस मार देऊन त्यांची हकालपट्टी करण्याच्या उद्योगास प्रवृत्त झाले. इ. स. १६१२ मध्यें कॅ. बेस्ट याच्या हाताखालीं ड्रगून, ऑसिएन्डर, जेम्स व सॉलोमन नांवाच्या लष्करी व्यापारी जहाजांचा एक तांडा कंपनीनें इंग्लंडमधून रवाना केला व तो सुरतेजवळ सुकळी बंदरांत शिरला. यास पकडण्याकरतां पोर्तुगीज लोकांनीं १२० तोफांचें आरमार व ४ जहाजें पाठविलीं. कॅ. बेस्टनें त्यांजवर अचानक हल्ला करून त्यांच्याशीं तीन दिवस युद्ध केलें, व ११५ पोर्तुगीज पकडले. ही लढाई जवळपास महिनाभर चालू राहिली. कॅ. बेस्टच्या आरमारानें अखेरीस पोर्तुगी-जांच्या आरमाराचा फडशा उडविला. या यशस्वी लढाईचा फायदा ताबडतोब घेण्याच्या इराद्यानें कंपनीचा कॅप्टन केरीज हा विजयानन्दाच्या भरांत जहांगीर बादशहाकडे व्यापारी परवाना मिळविण्याकरितां आग्रा येथें गेला. सुरतेला पोर्तु-गीजांचा नकशा इंग्रजांनीं कसा उतरवला हें बादशहास कळलेंच होतें. त्यानें इंग्रजांच्या पराक्रमावर संतुष्ट होऊन त्यांनाहि पोर्तुगीज व डच लोकांप्रमाणेंच व्यापार करण्यास परवानगी देणारें सरकारी फर्मान काढलें व इंग्रज व्यापाऱ्यांना सुरत येथें व्यापारी वखार उघडण्यास परवानगी दिली. इंग्लंडचा राजा व दिल्लीचा मोंगल बादशहा यांच्यामध्यें बरोबरीच्या स्नेहभावाचें नातें उत्पन्न होऊन दळणवळणास प्रारंभ झाला व पोर्तुगीजांशीं युद्ध उघडपणें सुरू झालें. इ. स. १६१४ मध्यें कॅ. डाउन्टनच्या हाताखालीं एक व्यापारी काफिला सुरतेस आला त्याला टक्कर देण्यासाठीं गोव्याहून पोर्तुगीजांचें एक मोठें आरमार, २६०० युरोपीय सैनिक २३४ तोफांसह पाठविण्यांत आलें. या दोघांचा आरमारी सामना झडला. इंग्रजांकडे ४०० शिपाई व ८० तोफा होत्या. ही निकराची झटपट पूर्वीप्रमाणेंच महिनाभर चालली तींत कॅ. डाउन्टननें विजय संपादन केला. यानंतर डाउन्टन जाव्हामध्यें बॅन्टनला गेला व तिकडेच मरण पावला. या लढाईमुळें मलबार किनाऱ्यावर इंग्रजांचा वचक बसला व कॅ. कीलिंग यानें इंग्रजांतर्फें कालिकोटला जाऊन तेथील राजा सामुरीशीं व्यापारी तह केला (१६१६). याच वेळीं मोंगल बादशहाकडे सर टॉमस रो नांवाचा एक मुत्सद्दी सरकारी वकील या नात्यानें आला व त्यानें दोन वर्षें खटपट करून १६१८ मध्यें परत इंग्लंडला जातांना त्याचेबरोबर जेम्स राजाला

देण्याकरतां एक स्वदस्तूरचें पत्र मिळविलें. यांत बादशहानें इंग्रज व्यापाऱ्यांचा आपण योग्य तऱ्हेनें परामर्ष घेण्याचें आश्वासन दिलें होतें. याचबरोबर राजपुत्र शहानकडून त्यानें सुरतेबद्दल एक फर्मान घेतलें त्यांत इंग्रज लोकांस हत्यारें वापरण्याचा परवाना कांहीं अटींवर देण्यांत आला होता.

याप्रमाणें इंग्रज व्यापाऱ्यांचा पाय मोंगल बादशहांच्या दूरदृष्टीच्या अभावामुळें म्हणा किंवा दिलदार स्वभावामुळें हिंदुस्थानांत शिरला. त्यानंतर त्यांनीं वेगळाल्या भागांत वखारी उघडल्या. त्यांच्या संरक्षणार्थ त्यांना संरक्षक आरमाराची आवश्यकता भासली म्हणून त्यांनीं पहिलें आरमार १६१३ मध्यें उभारलें. त्याचें नांव "दि ऑनरेबल ईस्ट इंडिया कंपनीज् मरीन." हें आरमार बहुधा नर्मदा व तापी या नद्यांत व्यापारी जहाजांच्या रक्षणार्थ राहत असे. यावर प्रथमतः कोंकणांतील कोळी व भंडारी लोक खलाशी म्हणून घेतले जात व त्यांच्या मदतीस कमीअधिक प्रमाणावर इंग्रज खलाशीहि असत. युद्धप्रसंगीं कंपनीचे अधिकारी लढाई करीत, व शांतताकाळीं व्यापार करीत असत.

याप्रमाणें ईस्ट इंडिया कंपनीनें उभारलेल्या हिंदुस्थानांतील इंग्रजी आरमाराचीं वेगळाल्या काळांत नांवें बदललीं तीं अशीं:—

१६१२ ते १६८६ दि ऑनरेबल ईस्ट इंडिया कंपनीज् मरीन.
१६८६ ते १८३० दि बॉंबे मरीन.
१८३० ते १८६३ इंडियन नेव्ही.
१८६३ ते १८७७ बॉंबे मरीन.
१८७७ ते १८९२ हर मॅजेस्टीज् इंडियन मरीन.
१८९२ ते १९३४ रॉयल इंडियन मरीन.
१९३४ पासून रॉयल इंडियन नेव्ही.

याप्रमाणें आज हिंदुस्थानावर सत्ता गाजविणाऱ्या ब्रिटिशांच्या हिंदी आरमाराची स्थापना सुरतेस इ. स. १६१२ मध्यें झाली.

पोर्तुगीजांनीं हिंदुस्थानप्रमाणेंच आपला व्यापार इराणांत वाढविला असून त्यांचें आरमार ऑरमुझ बंदरांत राही. हिंदुस्थानप्रमाणेंच एलिझाबेथ राणीनें आपल्या व्यापारी तांड्यास इराणच्या शहाकडेहि पाठविलें होतें. त्याहि देशांत येथल्याप्रमाणेंच

पोर्तुगीज व इंग्रज व्यापारी यांच्यामध्यें व्यापारानिमित्त बाचाबाची झाली त्यांत इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं सुरतच्या इंग्रज गव्हर्नरकडे संरक्षणाकरतां मागणी केली. इंग्रजांचें व्यापारी जहाज १६१८ मध्यें इराणच्या आखातांत गेलें असतां त्यावर पोर्तुगीज आरमारानें हल्ला चढविला, पण त्यांत पोर्तुगीजांस हार खाऊन ऑर्मुझला परत जावें लागलें. पोर्तुगीजांनीं शहावरच अखेर शस्त्र उचललें ! व त्याविरुद्ध शहाला इंग्रजांनीं मदत केली आणि या सहाय्याची परतफेड म्हणून शहानें इंग्रजांस इराणांत व्यापार करण्यास परवानगी दिली. १६२१ मध्यें शहा व इंग्रज यांमध्यें पुढील तह झाला. या तहाच्या अटीः—(१) पोर्तुगीजांना जिंकून मिळविलेल्या लुटींत इंग्रज व शहा यांचा समसमान हिस्सा असावा. (२) इराणच्या आखातांत ईस्ट इंडिया कंपनीला व्यापार करण्याची परवानगी असावी व त्यांजवर या बाबतींत कोणताहि कर बसवूं नये. (३) कंपनीस शहा अब्बासनें सर्व प्रकारें सहाय्य करावें.

याप्रमाणें इंग्रज आरमाराच्या मदतीनें शहानें पोर्तुगीज लोकांच्या ऑर्मुझ बंदरावर हल्ला करून तें जिंकलें व पोर्तुगीजांस तेथून पिटाळून लावलें. यामुळें इंग्रजांच्या शक्तीचा व आरमारी सामर्थ्याचा दिल्लीच्या बादशहाच्याहि मनावर प्रभाव पडला व त्याच्या ठिकाणीं इंग्रजांविषयीं आदरभाव उत्पन्न झाला. याचा परिणाम असा झाला कीं, इंग्रजांच्या आरमाराचा आपणांसहि उपयोग करतां येण्यासारखा आहे हें मनांत बाळगून त्यानें १६२९ मध्यें इंग्रजांना पोर्तुगीजांचें कोणत्याहि रीतीनें पारिपत्य करण्याची परवानगी दिली. मोंगल बादशहांनीं परदेशी व्यापाऱ्यांकडे व त्यांच्या प्रवेशाच्या संभाव्य परिणामाकडे मुत्सद्देगिरीच्या दृष्टीनें फारसें लक्षच दिलें नाहीं, एवढेंच नव्हे तर त्यानें आपण होऊन इंग्रज व्यापाऱ्यांना आणखी एक सवलत देऊन टाकली व ती ही कीं, यापूर्वी त्यानें कोंकणांतील जंजि-ऱ्यास शिद्दी लोकांना थोडासा व्यापार करण्याकरतां व मक्केस जाणाऱ्या यात्रेच्या रक्षणाकरतां ठेवलें होतें, पण तें काम आपल्या स्वतःच्या विश्वासांतील शिद्दी लोकांकडून काढून त्यानें तें इंग्रज व्यापारी कंपनीकडे सोंपविलें. पण हेंच उंटाचें पिल्लू घरांत शिरल्यावर उंच वाढून घर पाडील याची कल्पनाहि त्या बिचाऱ्या बादशहास आली नाहीं ! पण हें खरें कीं त्यांनीं स्वकीय बाजूस सारून "परावर विश्वास" ठेवला. असो. हिंदुस्थानांतील वेगळाल्या इंग्रजी वखारींतून मालाची ने-आण करण्याच्या कामीं इंग्रजांचीं ५७ गलबतें खपत होतीं व त्यांचें वजन

एकूण २६६९० टन होतें. या गलबतांखेरीज लढाऊ आरमार म्हणून त्यांचीं अनेक गलबतें असून प्रत्येकावर सहा तोफा सुसज्ज ठेवण्यांत येत असत. अखेरीस इंग्रज व पोर्तुगीज राष्ट्रांचा १६३५ मध्यें आपसांत तह झाला, व त्यांचे मधील चुरस लयास जाऊन हिंदुस्थानांतील त्यांचीं भांडणें मिटलीं. शांततेचा काळ आला. १६५० मध्यें बंगाल प्रांतांत व्यापार करण्याची परवानगी इंग्रजांस डॉ. बौटननें मिळवून दिली. अशा रीतीनें इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं हिंदुस्थानचा पश्चिम समुद्र व पूर्व समुद्र यांवर आपली सत्ता बसविली.

मुंबई व बंगालकडे इंग्रज लोकांना व्यापारी सवलती मिळाल्या व त्या मिळवितांना त्यांना फार प्रयास पडले. राहतां राहिला पूर्व किनारा. यावर मोंगलांचा अंमल नसून या पट्ट्यावर वेगळालीं लहान लहान संस्थानें राज्य करीत. या किनाऱ्यास कारोमांडलचा किनारा म्हणतात. यावर डच लोकांनीं मद्रासच्या उत्तरेस ३० मैलांवर पुलिकत नांवाचें एक लहानसें बेट आहे तें १६०९ मध्यें जिंकून त्यावर आणखी वखार घातली. हें बेट हस्तगत करण्याचें इंग्रजांच्या मनांत फार होतें, परंतु डच लोकांपुढें त्यांचें कांहीं न चालल्यामुळें कॅप्टन हिपोन या इंग्रज अधिकाऱ्यानें पुलिकतच्या उत्तरेस पेट्टपुली येथें एक वखार घातली. (इ. स. १६११). हल्लीं या गांवास कृष्णा जिल्ह्यांत निजामपट्टण हें नांव आहे. १६२० मध्यें डच व इंग्रज यांच्या दरम्यान तह होऊन पुलिकत येथें व्यापार करण्याची इंग्रजांस मुभा मिळाली. वरील दोन्ही ठिकाणें पुढें इंग्रजांस सोडून द्यावीं लागलीं, कारण पेट्टपुली येथें व्यापार नीट चालत नव्हता. व्यापार चांगला चालण्यासाठीं कृष्णेच्या दक्षिण तीरावरील पेट्टपुल्ली हें ठिकाण सोडून कॅप्टन हॉपी यानें उत्तर तीरावरील मच्छलीपट्टण येथें १६११ मध्येंच एक वखार घातली. या बंदरांत इंग्रजांस कापड मुबलक मिळे, व शिवाय गोवळकोंड्याचे हिरे, माणकें व देशाच्या इतर भागांतील सुंदर वस्तु मिळून त्या विकण्याकरितां पश्चिमेकडील देशांत नेण्याचा त्यांचा व्यापार वाढला. सुरतेस वखारी घालून पोर्तुगीजांस उठवून लावलें, तसेंच मच्छलीपट्टण येथें वखार घालून इंग्रजांनीं येथें पोर्तुगीजांच्या व्यापारास शह दिला. पण त्यांच्यांत व डच लोकांत आतां प्रचंड चुरस उत्पन्न झाली. डच लोकांचा त्रास असह्य होऊन कांहीं इंग्रज व्यापारी पळून आर्मगांवास गेले व तेथें त्यांनीं वखारी घातल्या. १६३२ मध्यें गोवळकोंड्याच्या कुतबशहापासून मच्छलीपट्टमच्या वखारीचा परवाना सुवर्णपत्रावर लिहून घेतला व त्यांनीं तेथें व्यापारास प्रारंभ केला. तो व्यापार

अजून तेथें चालू आहे. आर्मेगांव येथें १६२६ मध्यें इंग्रजांनीं वखार घातली, पण तेथेंहि त्यांना डच लोकांचा त्रास होऊं लागला, व मच्छलीपट्टमलाहि त्यांचा उपद्रव सुरूच होता; म्हणून आर्मेगांवचा मुख्य व्यापारी फ्रॅन्सिसडे यानें पुलिकतच्या दक्षिणेस मद्रास येथें वसाहत स्थापण्याचें ठरविलें.

विजयानगरच्यां पाडावानंतर तेथील राजवंशांतील एक गृहस्थ चंद्रगिरींत जाऊन राहिले होते (१५९४). हें ठिकाण मद्रासच्या नैऋत्येस सुमारें ७० मैलांवर आहे. तेथील नायकांच्या हातांत मद्रास होतें. नायक श्रीरंगराय होते, ते एक छोटे संस्थानिक असून त्यांच्या मुलखांत व्यापाराच्या सोयी पुष्कळ असत. या श्रीरंगरायानें आपल्या ताब्यांतील कांहीं जागा इंग्रजांस देऊन तेथें तटबंदी करून राहण्याची त्यांस १६३९ मध्यें परवानगी दिली. श्रीरंगराय स्वतः निराश्रितच होता. त्याच्या मनांत आशा कीं या तटबंदीचा फायदा आपणांसहि सहजच मिळेल. मद्रास येथें किल्ला बांधून इंग्रजांनीं त्यास २३ एप्रिल १६४० रोजीं फोर्ट सेंट जॉर्ज हें नांव दिलें, व अशा रीतीनें त्यांनीं आपले पाय मद्रासेंत रोवले. इतर ठिकाणीं केवळ वखारी होत्या, पण मद्रासेस त्यांनीं किल्ला बांधविला व नंतर गोवळकोंड्याच्या कुतबशहाकडून मद्रासच्या वसाहतीची सनद त्यांनीं १६४५ मध्यें मिळविली. युरोपांत क्रॉमवेलनें डच लोकांशीं झगडून त्यांचा बंदोबस्त केला. याचा परिणाम डच लोकांवरहि झाला, व १६५७ मध्यें मद्रासचीहि नीट व्यवस्था लागली. प्रथमतः मद्रास बॅटमच्या ताब्यांत होतें, परंतु पुढें १६५२ मध्यें “मद्रास प्रेसिडेन्सी” या नांवानें इकडचा कारभार सुरतेकडून मद्रासच्या वेगळ्या गव्हर्नराकडे सोंपविण्यांत आला.

बंगाल प्रांतांतील वखारी

बंगाल प्रांतांत मोंगली सत्ता असली तरी दिल्लीपासून हा प्रांत फार दूर असल्यामुळें इकडचे अधिकारी बहुधा स्वतंत्रपणेंच कारभार करीत असत. १६३३ मध्यें मच्छलीपट्टमच्या इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं कार्ट राइट नांवाच्या व्यापाऱ्यास ओरिसा प्रांतांत महानदीच्या मुखांतून पाठविलें. तो ओरिसाच्या नवाबास भेटला. हा नवाब वस्तुतः बंगालच्या सुभेदाराच्या हाताखालचा अधिकारी होता. नवाबाच्या दरबारांत कार्ट राइटचें वजन पडून त्यास नवाबानें आपल्या प्रांतांतील जमीन विकत घेऊन वखारी घालणें व जहाजें बांधणें यास परवानगी दिली (१६३३). प्रथमतः

इंग्रजांनीं हरिहरपुर व बालासोर येथें वखारी घातल्या व १६५० मध्यें बंगालचा सुभेदार शहाजादा सुजा याजकडून इंग्रजांस बंगाल प्रांतांत व्यापार करण्याची परवानगी मिळाली. अशा रीतीनें इंग्रजांच्या व्यापारास १६५१ पासून बंगालमधील व्यापारास सुरुवात झाली. त्यांचीं मुख्य ठिकाणें बालासोर, पिपळी, हुगळी, कासीमबझार, पाटणा वगैरे शहरें होतीं.

येथपावेतों ईस्ट इंडिया कंपनीस इंग्लंडांत जसे राजे येतील व जसें त्यांचें प्रधानमंडल येईल तसें त्यांच्या मर्जीनुरूप वागावें लागे. क्रॉमवेल सर्व सत्ताधिकारी झाल्यावर त्यानें मात्र डच व पोर्तुगीज लोकांचा बंदोबस्त युरोपांत करून त्यांच्याकडून इंग्लंडच्या व्यापारास पोषक असे तह मान्य करवून घेतले. त्यानेंच सुरतचा प्रेसिडेंट वेगळा व मद्रासचा वेगळा अशी योजना केली, ईस्ट इं. कंपनीस वखारी वगैरेसंबंधीं नियम घालून दिले व त्यांचा जम व्यवस्थितपणें बसवून दिला. क्रामवेलनें व्यापार हा राष्ट्रहितास पोषक असतो हें तत्त्व ओळखून हिंदुस्थानांतील व्यापार इंग्रजांच्या हातांत कसा ठेवतां येईल याचा विचार करून कंपनीलाच मदत करण्याचें धोरण योजिलें. बाहेरील देशांत व समुद्रावर इंग्लंडच्या आरमाराचें महत्त्व राखण्याकरितां त्यानें १६५१ मध्यें इंग्लंडचा नॅव्हिगेशन ॲक्ट पास करून घेतला व कंपनीच्या पूर्वीच्या सनदेची उजळणी (रिव्हिजन) करविली. १९ आक्टोबर १६५६ रोजीं कौंसिल ऑफ स्टेटच्या संमतीनें त्यानें कंपनीस नवी सनद करून देवविली व कंपनीच्या सोयीसाठीं नवीन नियम करून समाईक भांडवलदार पद्धतींत थोडा बदल करून प्रथम सात वर्षांनीं व नंतर तीन वर्षांनीं कंपनीच्या व्यापाराचे हिशेब पुरे करून, कोणास त्यांतून आपलें भांडवल काढून घ्यावयाचें असल्यास तें घेतां यावें अशी सवड ठेवली व ५० रुपये दाखल करून वाटेल त्यास कंपनींत दाखल होतां येईल असा नियम केला. क्रॉमवेलच्या व्यवस्थेमुळें ईस्ट इंडिया कंपनीचा जम चांगला बसून त्यांच्या व्यापारास निश्चितपणा आला.

१६६० मध्यें दुसरा चार्लस हा इंग्लंडच्या राज्यसिंहासनावर आला. त्यानें कंपनीस एकंदर पांचदां सनदा करून दिल्या. १६६० पर्यंत कंपनीस व्यापार करण्यापलीकडे कांहीं अधिकार नसत. परंतु चार्लसनें कंपनीस नवीन नाणें पाडणें, किल्ले बांधून त्यावरील लोकांवर हुकमत चालविणें, युरोपियन व हिंदुस्थानी फौज पदरीं बाळगणें, इंग्लंडांतून दारूगोळा वगैरे सामान बाहेर नेणें व परदेशांत युद्धें किंवा तह करून नवीन संबंध जोडणें वगैरे पुष्कळ अधिकार कंपनीस बहाल केले. १६६१

मध्यें इंग्लंड व पोर्तुगाल या राष्ट्रांमध्यें तह होऊन त्यांत पोर्तुगीज राजकन्या इंग्लंडच्या राजाला द्यावी व वरास आंदण म्हणून मुंबई व आजूबाजूचीं बेटें त्यास कायमचीं द्यावीं असें ठरलें. हें मुंबई बेट २३ सप्टेंबर १६६८ रोजीं चार्लस राजानें कंपनीच्या स्वाधीन केलें व त्याची व्यवस्था करण्याविषयीं त्यांस हुकूमहि दिला. हा हुकूम सुरत येथील प्रेसिडेंटच्या हातांत पडतांच त्यानें मुंबईचा ताबा घेतला व तेथील व्यवस्था लाविली. यानंतर सुरत येथील आरमार मुंबईस ठेवण्यांत आलें. अशा रीतीनें अनेक भानगडींतून इंग्रजांच्या हिंदी आरमाराची स्थापना मुंबईस कायम होऊन त्याचें मुंबई हेंच मुख्य ठिकाण आजमितीस आहे.

मुंबईच्या आरमाराच्या झटापटी.

मुंबईस पाय रोवीं तों पूर्वेकडील प्रदेशांत ब विशेषतः हिंदुस्थानांत स्वतःच्या मालकीचा असा प्रांत इंग्रजांचा नव्हता. परंतु डच लोकांनीं हें स्वामित्वाचें काम या देशांत या पूर्वींच केलें असल्यानें त्यांना साहजिकच इंग्रजांच्या या कृत्याचें वैषम्य वाटलें व त्यांनीं इंग्लिश लोकांस समुद्रावर उपद्रव देण्याचा सपाटा चालविला. इंग्रजांनीं मुंबई हें हिंदुस्थानांतील आपलें केन्द्रवर्ती स्थान केल्यावर इंग्लंड ते मुंबई हा समुद्रावरील मार्ग आपल्या बोटींच्या वाहतुकीसाठीं सुरक्षित करण्याची त्यांस साहजिकच आवश्यकता उत्पन्न झाली, म्हणून हिंदुस्थान ते केप ऑफ गुड् होप हें आफ्रिकेच्या दक्षिण सीमेवरील बंदर व त्या मार्गावरील इतर मान्याचीं बेटें हींहि हातीं ठेवणें सुरक्षिततेच्या दृष्टीनें आवश्यक म्हणून सेंट हेलेना हें बेट १६७३ मध्यें जिंकून इंग्रजांनीं आपल्या ताब्यांत घेतलें व तेथील सर्वाधिकार इंग्लंडच्या राजानें ईस्ट इंडिया कंपनीस मुंबई प्रमाणेंच दिला, आणि मुंबई व सेंट हेलेना हीं बेटें इंग्लंडच्या आग्नेयीकडील कौंटी केंट या परगण्यांत सामील करण्यांत आलीं. १६६८ मध्यें मुंबई ईस्ट इंडिया कंपनीच्या हातांत येण्यापूर्वीं तिचे अधिकारी व इंग्लंडच्या राजानें आतां नेमलेले तेथील अधिकारी यांत बराच झगडा झाला. १६७३ मध्यें इंग्रज शिपायांनीं बंडावा केला त्याबद्दल त्यांस कडक शिक्षा कराव्या लागल्या तेव्हां तो मोडला. १६८३ मध्यें मुंबईस ईस्ट इंडिया कंपनीचा डेप्युटी गव्हर्नर राहत असे त्यास इंग्रजी आरमाराच्या रिचर्ड केग्विन नांवाच्या अधिकाऱ्यानें कैद करून सर्व कारभार आपल्या ताब्यांत घेतला व राजाच्या नांवानें जाहीरनामा काढून आपण इंग्लंडच्या राजाचा मान व इभ्रत राखत आहोंत असें

जाहीर केलें. एक वर्ष दंगा केला व सुरतेच्या प्रेसिडेंटासहि कैद करावयाचा त्याचा बेत होता, परंतु मध्यंतरीं दुसऱ्या चार्लस राजाच्या हुकमानें केग्विन यास स्वदस्तुरचा हुकूम पाठवून कैद करविलें. याच प्रकारचा दंगा मद्रासेसहि तीन वर्षें चालू होता. सेंट हेलेना येथेंहि अशाच प्रकारचे दंगे तेथील इंग्रज रहिवासी व इंग्रज कंपनीचे अधिकारी यांच्यांत १६७३ ते १६८४ पर्यंत चालू होते. मुंबईचा पहिला गव्हर्नर सर जॉर्ज ऑक्झेडंन यानें १६६४ मध्यें शिवाजीच्या सुरतेवरील स्वारीच्या वेळीं इंग्रजी मालमत्तेचें रक्षण कसोशीनें केलें होतें. याच्या नंतरचा गव्हर्नर जिरॉल्ड अंजीअर यानें १६६९ ते १६७७ पर्यंत आपला अधिकार मुंबईवर गाजविला, यानें मुंबई हें गलबताचें व्यापाराचें मुख्य बंदर केलें व तट बांधून इंग्रज वखारीचा बचाव केला. मुंबईच्या सर्व रहिवाशांनीं शहराच्या रक्षणार्थ लढलेंच पाहिजे असा पायंडा याच गव्हर्नरनें घातला व या नियमास अपवाद फक्त ब्राह्मण व वाणी एवढेच करून त्यांच्याकडून या क्षात्रसेवेच्या मोबदल्यांत कांहीं रकम घ्यावयाची प्रथा सुरू केली. या रीतीनें ४०० युरोपीयन व ६०० हिंदुस्थानी लोक असें संरक्षणाचें लष्कर उभारून त्यावर त्यानें इंग्रज अधिकाऱ्यांची नेमणूक केली.

१६६९ मध्यें पिट या नांवाचा जहाजें बांधणारा एक तज्ज्ञ इंग्लंडमधून मुंबईस बोटी बांधण्याकरितां पाठविण्यांत आला. त्यानें कंपनीला हवीं असलेलीं गलबतें बांधून दिलीं, व इंग्लिश आरमारासाठीं याप्रमाणें प्रथमच हिंदुस्थानांत बोटी बांधण्यांत येऊं लागल्या. यानंतर १६८६ मध्यें सुरत सोडून कंपनीच्या गव्हर्नराचें राहण्याचें मुख्य ठिकाण मुंबई बेट हेंच झालें. १६७३ मध्यें युरोपांत इंग्लंड व हॉलंड या राष्ट्रांमध्यें युद्ध सुरू होतांच डच लोकांचें आरमार प्रथम मलबारला उतरलें व त्यांनीं शिवाजीची मदत मागितली. ती त्यांना मिळाली नाहीं तरी त्यांनीं मुंबईवर स्वारी केलीच. परंतु तेथील संरक्षक तयारी पाहून कॅप्टननें डच आरमारास हिंदुस्थानचे पूर्व किनाऱ्याकडे वळविलें व इंग्लिशांचीं आठ व्यापारीं जहाजें भेटलीं त्यांवर हल्ला करून त्यांतील दोन बोटी पकडल्या व एक बुडविली. पण पुढें डच व इंग्रज यांमध्यें तह झाला व हें युद्ध थांबलें.

शिवछत्रपतींच्या वेळेपासून तों तहत राजारामाच्या कारकीर्दीपर्यंत इंग्रज व मराठे यांच्या दरम्यान पुष्कळ खटके उडाले. त्यांचा धावता उल्लेख “ मराठा आरमार ” या भागांत आलाच आहे. शिवाजीच्या लहानशा आरमारापुढें इंग्रजी

आरमाराचें कांहीं चाललें नाहीं व त्यानंतर सरदार आंग्रे या दर्यासागर कुटुंबापुढेंहि इंग्रजांचा प्रभाव पडला नाहीं. परंतु पुढें दुर्दैवानें आंग्रे घराण्यांतच कलहाग्नि पेटला व त्यांच्या वैमनस्यामुळें व पेशव्यांनीं इंग्रजांशीं संगनमत केल्यामुळें आंग्र्यांच्या आरमाराला हार खावी लागली हेंहि वृत्त मागें येऊन गेलेंच आहे.

१७५५ मध्यें बॉंबे मरीन फ्लीटनें कमोडोर जेम्सच्या आधिपत्याखालीं विजय-दुर्गाकडे कूच केलें. या आरमारांतील सर्वांत मोठ्या जहाजाचें नांव "प्रोटेक्टर" असें असून त्यावर ४० तोफा होत्या, तुळाजी आंग्रे हा यावेळीं विजयदुर्ग येथें होता. तिकडे इंग्रज व पेशवे यांच्या संयुक्त आरमारानें कूच केलें. हें आरमार सुवर्णदुर्गास पोहोंचतांच तुळाजी आंग्रे याच्या आरमारानें दुसरीकडे कूच केलें. कमोडोर जेम्सच्या आरमारानें त्याचा समुद्रावर पाठलाग केला पण मराठी पेशव्यांचें आरमार मागें पडलें म्हणून जेम्स पूर्ववत् जागेवर आला. यावेळीं मराठ्यांच्या पेशवाई आरमारानें सुवर्णदुर्गावर हल्ला चालविलेला पाहतांच जेम्सनें इंग्रज सैन्यास त्यांस मदतनीस म्हणून पाठविलें व आपण एक तुकडी घेऊन जमिनीवरून सुवर्ण-दुर्गावर मारा करावयास उतरला. यावेळीं तुळाजीच्या सैन्यानें शौर्याची शिकस्त केली व एकसारखा गोळीबार चालू ठेवून जेम्सला जमिनीवर उतरूं न देण्याची पराकाष्ठा केली; इतक्यांत प्रोटेक्टरवरील एक गोळा सुवर्णदुर्गच्या दारूकोठारांत पडून त्याचा भडका उडाला व किल्ल्यास भगदाड पडलें! या गडबडींत इंग्रज सैन्य जमिनीवर उतरलें व अखेरीस आंग्र्यांचें सैन्य व संयुक्त सैन्य (म्ह. पेशवे व इंग्रज यांचें सैन्य) यांत घनघोर रणसंग्राम होऊन शेवटीं सुवर्णदुर्गचा किल्ला संयुक्त सैन्याच्या हातांत पडला. दुसऱ्या दिवशीं बाणकोट किल्ला संयुक्त सैन्यानें घेतला व आंग्र्याच्या आरमाराचा फडशा उडून त्यांचीं मुलेंबाळें कैद झालीं. त्यांस पेशव्यांच्या हवालीं करण्यांत आलें. तुळाजी अखेरपर्यंत पेशव्यांच्या कैदेंत होता.

कंपनीला सुरतेपेक्षां मुंबई बेट सर्व दृष्टीनें अधिक सुरक्षित वाटलें. तिनें या ठिकाणीं प्रथम ड्राय डॉक (सुकी गोदी) बारा हजार रुपये खर्चून बांधली. नंतर कांहीं वर्षांनीं तरती गोदी (wet dock) करण्यांत आली व १७६३ मध्यें तिसरी गोदी बांधण्यांत आली. सध्यां मुंबईस बंदराजवळ नावा दुरुस्ती व बांधणीची जी गोदी बांधली आहे ती जागा प्रथमतः नसरवानजी वाडिया नांवाच्या नावा बांधणाऱ्या पारशी गृहस्थानें पसंत केली होती. या गोदींत शंभर वर्षांत

सुमारें १४४ शास्त्रोक्त पद्धतीवर जहाजें बांधण्यांत आलीं. यांत रॉयलनेव्हींतील २००० टनांच्या ८४ तोफी नावा (Gun ships) बांधण्यांत आल्या.

अठराव्या शतकाच्या. उत्तरार्धांत बॉंबे मरीनच्या लढाया आंग्र्यांच्या प्रमाणेंच हैदरअल्लीशींहि झाल्या. म्हैसूरचें राज्य ताब्यांत घेतल्यावर हैदरअल्लीनें पश्चिम किनाऱ्यावर होनावर येथें मोठें आरमार तयार करण्यास प्रारंभ केला. परंतु इंग्लिशांच्या बॉंबे मरीननें त्यावर चाल करून होनावर घेतलें व मंगलोरहि घेतलें.

यानंतर पुण्यांतील पेशव्यांच्या गृहकलहाचा फायदा घेऊन बॉंबे मरीननें ठाण्यावर हल्ला चढवून तें बंदर काबीज केलें! यास असें कारण सांगण्यांत येतें कीं, ठाणें इंग्रजांनीं मराठ्याकडून १२००० रुपयांस विकत घेण्याचा प्रयत्न केला व तो सिद्धीस गेला नाहीं, म्हणून त्यांनीं आक्रमण केलें! यांत मदतीस म्हणून बॉंबे मरीन फ्लीटचा कमॅंडर वॉटसन याजबरोबर जनरल गॉर्डनचे हाताखालीं १००० सैनिक दिले. यानंतर कंपनीनें थोड्याच दिवसांत साष्टी बेटावरहि कबजा बसविला!

यापुढील बॉंबे मरीन आरमाराची कामगिरी म्हणजे इराणी आखातांतील सुलतानसागरच्या अरबी चाच्यांचा बंदोबस्त होय. “ कुत्रा वेडा ठरवा व त्यावर गोळी घाला ” अशी एक इंग्रजींत म्हण आहे तो न्याय या बाबतींत अवलंबिला अशी या प्रकरणावर कोणाची टीका आहे. पोर्तुगीजांच्या हातून. ऑर्मुझ इराणच्या शहानें इंग्रजांच्या मदतीनें घेतल्यानंतर आपल्या व्यापाराच्या रक्षणार्थ संरक्षक जहाजें म्हणून दोन तीन जहाजें कंपनी ऑर्मुझमध्यें ठेवीत असे. जोशामी अरब चांचे लोकांनीं प्रथमतः कंपनीचें “ बॅसीन ” जहाज १७९७ मध्यें अडविलें व लगेच सोडून दिलें. यानंतर थोड्याच दिवसांनीं कंपनीची दुसरी “ व्हाइपर ” नांवाची बोट बुशायर बंदरांत थांबली असतां जोशामी अरबी चांच्यांचा नायक शेख सालेह यानें आपणास संरक्षणासाठीं म्हणून या व्हायपरवरील कांहीं दारूगोळा मिळ-ण्याची परवानगी बुशायरच्या पोलिटिकल एजंटकडे मागितल्यावरून ती त्यास दिली गेली, व अरबी चांच्यांच्या आरमारानें दारूगोळ्यासह पुढें कूच केलें. नंतर वाटेंत व्हायपर बोटीची गांठ पडतांच तिच्यावर एकदम गोळीबार सुरू केला! यांत अखेर चांच्यांचाच पराभव झाला, तरी व्हायपर बोट फार जर्जर होऊन गेली. यामुळें यांच्या बंदोबस्ताखेरीज आपला व्यापार व्यवस्थितपणें चालणार नाहीं म्हणून कंप-नीनें १८०९ मध्यें इराणच्या आखातांत कॅप्टन सीटनच्या आधिपत्त्याखालीं १२

बोटी व ४००० माणसें असें युद्धसामुग्रीसह आरमार पाठविलें. आखातांत अरब लोकांच्या मुख्य छावणीच्या जवळच इंग्लिश आरमारानें आपलें वास्तव्य केलें, व दोन दिवस आपली तयारी पूर्ण करून अरबी छावणीवर आरमारावरून तोफा डागण्यास आरंभ केला व दुसऱ्या बाजूनें इंग्लिश सैन्य जमिनीवर उतरविलें. अरब लोक पराकाष्ठेच्या शौर्यानें लढले, परंतु त्यांच्या शहरास एकाएकीं आग लागली त्यामुळें त्यांची स्थिति त्राहि भगवन् होऊन गेली व अशा अवस्थेंत इंग्रजांनीं तें शहर आपल्या ताब्यांत घेतलें. परंतु अरबांचें मुख्य बंदर रसूलखैमा इंग्रजांना घ्यावयाचें राहिलें. अरब आतां परत येत नाहींत असें पाहून इंग्रजी सैन्य परत बोटीवर नेण्यांत आलें, पण लगेच अरबांनीं परत हल्ला करून पुनः शहरावर कबजा केला. यानंतर कांहीं दिवस कंपनीच्या जहाजास उपद्रव झाला नाहीं व कंपनीचे आरमार मुंबईस परत गेलें. यानंतर अरबांनीं पुनः आपलें आरमार एकत्रित करून कंपनीचीं जहाजें धरण्याचा सपाटा चालविला. अरबांचा पुनः बंदोबस्त करण्यासाठीं म्हणून कंपनीनें कॅपटन कॉल्डियर याच्या हाताखालीं ११ लढाऊ जहाजांचा काफिला व त्यास मदतनीस म्हणून जनरल कीरच्या हाताखालीं ६००० सैन्य बरोबर देऊन रसूल खैमाकडे पाठविला. बॉंबे मरीन आरमार १३ नोव्हेंबर १८१९ ला रसूल खैमा येथें पोहोंचलें व लागलीच सैनिक युद्धसामग्री जमिनीवर उतरविण्यांत येऊन अरबांचे शहरावर हल्ला चढविण्यांत आला. अरबांनीं लढण्याची शर्थ केली यामुळें इंग्रज सैन्यास शहरांत प्रवेश करतां येईना. हा प्रसंग सतत चार दिवस चालला. अखेरीस अरबांस पळ काढावा लागला व कंपनीनें शहर आपल्या ताब्यांत घेतलें. यानंतर थोड्याच दिवसांनीं चांच्यांचा नायक १८०२ मध्यें आपण होऊन इंग्रजांच्या स्वाधीन झाला व यापुढें ही चांचेगिरी बंद पडून इंग्रजांच्या समुद्रव्यापारास सुरक्षितता आली.

याच वेळची दुसरी कामगिरी म्हणजे जावा बेट इंग्रजांनीं आपल्या ताब्यांत घेतलें ही होय. डच लोकांपासून हें बेट प्रथम इंग्रजांनीं घेतलें व तें पुनः डच लोकांनीं जिंकून परत घेतलें होतें. १८११ मध्यें लॉर्ड मिंटो या व्हाइसरॉयनें हें बेट घ्यावयाचें ठरवून त्यासाठीं रॉयल नेव्हीचें आरमार त्यास मदत म्हणून हिंदुस्थानांतील (ब्रिटिश) इंडियन नेव्ही व त्याबरोबर हिंदुस्थानी ब्रिटिश फौज ह्या बेटाकडे पाठविण्यांत आली. जावा बेट हिंदी महासागरांत मलाया द्वीपकल्पाच्या आग्नेयीस आहे. हें आरमार मद्रासेहून रवाना करण्यांत आलें. या

स्वारीचा मुख्य कमॅंडर हेन्स असून जावाचा डच गव्हर्नर जनरल जॅनसेन हा होता. जावाची राजधानी बटेव्हियापासून थोड्याच अंतरावर हे ब्रिटिश आरमारी लोक उतरतांच त्यांनीं रात्रीच हल्ल्यास आरंभ केला व बटेव्हिया इंग्रजांच्या हातीं आलें. जनरल जॅनसन जंगलांत पळून गेला व त्यानें आपली सेना जमवून एके रात्रीं बटेव्हियावर हल्ला चढविला पण त्यांत त्यास यश न येतां पुनः पळ काढावा लागला; तरी त्यानें पुनः तयारी केली व एक मोठा संग्राम आरंभिला, पण त्यांतहि त्यास यश आलें नाहीं, व तो बोटींतून समुद्रावरून पळून जाऊं लागला. त्याचा इंग्रजांनीं पाठलाग केला तेव्हां तोहि इंग्रजांच्या स्वाधीन झाला. या लढाईंत इंग्रजांकडचीं ७०० माणसें जखमीं झालीं, १२८ शिपाई व १५ ऑफिसर ठार झाले.

हिंदुस्थान व इतर देश यांमध्यें फिरणाऱ्या बोटी आजपर्यंत वल्हीं व शिडें यांच्या सहाय्यानें चालत असत, पण वाफेच्या शक्तीनें चालणारी पहिली स्टीमर मुंबई तें सुएझ यांच्या दरम्यान १८३० मध्यें प्रथमच सुरु करण्यांत आली. १८२९ मध्यें मुंबईच्या गोदींत " ह्यूज लिंड्से " नांवाची यांत्रिक बोट बांधण्यांत आली. तिची पहिली सफर कॅपटन् वुइल्सन नांवाच्या इंग्रज अधिकाऱ्याच्या नेतृत्वाखालीं झाली. या बोटीचें वजनी प्रमाण ४११ टन होतें. हिला दोन अश्वशक्तींचें एंजिन जोडण्यांत आलें होतें. ही बोट मुंबईहून २० मार्च १८३० रोजीं निघाली व ३१ मार्चला एडन येथें पोहोंचली. तेथून सुएझ येथें २२ एप्रिल रोजीं गेली व तेथून परत मुंबईला २९ मे रोजीं येऊन पोहोंचली. जातांना तिला मुंबई ते सुएझ २१ दिवस ८ तास लागले व परत सफरींत ती मुंबईस १९ दिवस १४ तासांत आली.

एडन ब्रिटिशांनीं कसें घेतलें. (१८३७)

एडन हें प्रथम तेथील अरबी सुलतानाच्या ताब्यांत असून हेजाजला जाणाऱ्या यात्रेकरूंच्या वाटेवरील हें एक उतरण्याचें स्थान होतें. कर्नाटकचा सुलतान व इंग्रज यांच्यामध्यें दोस्तीचा संबंध उत्पन्न झाल्यावर त्याच्या दराया–ए–दौलत नांवाच्या बोटीवर इंग्रजांचें निशाण फडकूं लागलें व त्यामधून व्यापारी मालाची ने–आण व यात्रेकरूंच्या फेऱ्या होऊं लागल्या. एडनला अरबी लुटारूंनीं पुष्कळ माल चोरून नेला व यात्रेकरूंस लुटलें. बरेच यात्रेकरू बोटीवर पळून येऊन त्यांनीं आपले प्राण वांचविले. याचा बंदोबस्त करण्याकरतां म्हणून इंडियन नेव्ही

(ब्रिटिश) आरमारास, एडनच्या सुलतानाचा जाब घेण्याचा अथवा एडन जिंकण्यासाठीं म्हणून, कॅप्टन् हेन्सच्या आधिपत्याखालीं पाठविण्यांत आलें, (डिसेंबर १८३७). कॅप्टन् हेन्स सुलतानास भेटला व त्यानें एकंदर नुकसानी प्रीत्यर्थ म्हणून ३ लक्ष रुपये भरपाई भरा, नाहींतर युद्धास तयार व्हा असा सुलतानास रोखठोक जाब टाकला. सुलतानानें त्यास जागच्या जागीं तूर्त २०० रु. देऊन बाकीची रक्कम पुढील वर्षीं देण्याचें कबूल केलें व तसा लेखहि लिहून दिला. या लेखावरच हेन्सनें असें कलम घातलें कीं ही बाकी पुढील वर्षीं चुकती केली नाहीं तर एडन खालसा करून ब्रिटिश सरकार आपल्या ताब्यांत घेईल व या कलमावर त्यानें सुलतानाचा दस्तखतहि घेतला. १८३८ च्या आक्टोबरमध्यें कॅप्टन् हेन्स आपल्याबरोबर बॉम्बेमरीनचे खलाशी व कमँडर डॅन्टन यास घेऊन " कूट " बोटीवरून एडनला पोहोंचला व सुलतानाच्या भेटीस जाऊन त्याला सवाल केला कीं, पैसे भरा, नाहीं तर एडन सोडून कराराप्रमाणें चालते व्हा. एडन सोडण्यास सुलतानाचा मुलगा तयार होईना व पैसाहि देईना. तेव्हां इंग्रज अधिकारी आपल्या बोटीवर परत गेले व सुलतानानें बोटीवर कांहींहि सामान जाऊं देऊं नये असा आपल्या शहरास हुकूम फर्माविला. दुसऱ्या दिवशीं इंग्रजांचे कांहीं लोक खाण्यापिण्याची तरतूद करण्याकरितां बोटींतून किनाऱ्यावर उतरत असतां त्यावर सुलतानाच्या माणसांनीं गोळ्या डागल्या, व नंतर किल्ल्यांतून तोफांचा मारा चालविला. या मारापुढें माणसांचा निरुपाय होऊन इंग्रजांच्या बोटी कशा-बशा जहाजाकडे परत गेल्या. एवढ्यांत त्यांचे बरेच खलाशी मृत्युमुखीं पडले. संध्याकाळीं कॅपटन हेन्स एडन नजीकच्या एका लहानशा बेटावर आपल्या माणसां-सकट उतरला व त्यानें बंदुकीहि बरोबर नेल्या. त्यानंतर जहजावरून एडनवर गोळ्यांचा वर्षाव सुरू झाला. हा रणप्रसंग तीन दिवस चालला. शेवटीं सुलतानानें आपल्या मुलाची समजूत घालण्याचा निरोप पाठवून तहाचें बोलणें सुरू केलें. शिवाय सोमालीलँडच्या सुलतानाकडेहि निरोप धाडला कीं इंग्रजांच्या आरमाराचा समुद्रा-वरून होणारा हल्ला थोपवून धरा. पण तीन दिवसांनींहि सुलतानाकडून कांहींच उत्तर आलें नाहीं म्हणून इंग्रजांनीं पुनः गोळीबार सुरू केला. उभय पक्षांची चकमक झाली व दोघांचेंहि अतोनात नुकसान झालें. थोड्याच दिवसांनीं मुंबईहून इंग्रजांचीं आणखीं दोन जहाजें येऊन पोहोंचलीं. त्यांत मेजर बेलीच्या हाताखालीं कांहीं सैन्य होतें. तोफांच्या भडिमाराखालीं लेफ्टनन्ट डॅनिअल व हॅमिल्टन

निवडक माणसांसह किनाऱ्यावर उतरले व त्यांच्या मागोमाग खलाशी व सैन्य उतरलें. बऱ्याच युद्धानंतर सुलतानानें पळ काढला व कॅप्टन हॅन्स यानें एडन घेऊन सुलतानाच्या राजवाड्यावर इंग्रजांचें निशाण रोंवलें! या क्षणापासून एडन ब्रिटिशांच्या ताब्यांत आहे.

मुलतानवर इंडियन नेव्हल ब्रिगेड (१८४६ ते १८४९).

मुलतानचा संस्थानिक मुलराज याच्या हिशेबतपासणीसाठीं दोन ब्रिटिश अधिकारी मुलतानला गेले असतां त्यांचा वध मुलराजच्या अनुयायांनीं केला व मुलराजानें बंड पुकारलें. त्याच्या प्रतीकारार्थ ब्रिटिशांनीं जें सैन्य पाठविलें त्यांत १०० नाविक सैनिकांचें एक ब्रिगेड कॅप्टन् पॉवेल याच्या हाताखालीं पाठविलें होतें. हें सर्व सैन्य मुंबईहून प्रथम कराचीस गेलें व तेथून सिंधुनदींतून शेरशहाच्या पट्टणांत उतरलें व तेथून मुलतानपर्यंत पायीं प्रवास करीत जाऊन नेव्हल ब्रिगेडनें मुलतानच्या दिल्लीदरवाजावर हल्ला चढविला. या हल्ल्यांत लहान तोफांचाच उपयोग करण्यांत आला होता. एक तोफेचा गोळा दारूच्या कोठारावर पडला व त्यानें तें घर पेटलें. भडकलेल्या अग्नीनें पांचशें माणसें मेलीं व मुलराजच्या लोकांचा पराभव होऊन कंपनीच्या नेव्हल ब्रिगेडचा शहरावर ताबा बसला.

रंगूनवरील हल्ला १८५२.

व्हाइसरॉय लॉर्ड डलहौसी व ब्रह्मदेशचा राजा यांच्या दरम्यान कांहीं इंग्रजांना वाईट रीतीनें वागविल्याच्या प्रश्नावरून तेढ उत्पन्न झाली. झालें. डलहौसीनें ब्रह्मदेशाधिपतीकडे निर्वाणीचा खलिता रवाना केला कीं नुकसानभरपाई दाखल १० लक्ष रुपये पाठवा आणि ब्रिटिशांची माफी मागा. राजानें हें करण्याचें नाकारतांच इंग्रजांनीं त्याविरुद्ध युद्ध पुकारलें. त्याकरतां मद्रासहून चार लढाऊ जहाजें कॅप्टन् लिंच याच्या आधिपत्त्याखालीं रंगूनकडे पाठविण्यांत आलीं. ७ मार्च १८५२ रोजीं रंगूनला बॉंबे मरीन् उर्फ इंडियन मरीनचें सैन्य पोहोंचलें. प्रथम मर्तबानवर इंडियन नेव्हीच्या आरमारानें तोफा डागण्यास आरंभ केला. त्यास शत्रूकडून उत्तर मिळालें नाहीं व थोड्याशा चकमकीनंतर बंदर इंग्रजांच्या हातांत आलें! इतक्यांत इंग्लंडहून रॉयल नेव्ही फ्लीट येऊन दाखल झालें व या दोन्ही आरमारांचें आधिपत्य रॉयल नेव्हीच्या रियर अॅडमिरल ऑस्टिननें आपल्याकडे घेतलें. राजाच्या सैनिकांनीं रॉयल नेव्हीवर गोळ्या झाडावयास प्रारंभ केला.

रॉयल नेव्हीनें या भडिमारास प्रत्युत्तर म्हणून तोफ डागतांच एक गोळा शत्रूच्या दारू कोठारावर पडून सर्वत्र आग भडकली व शत्रूचें फार नुकसान झालें. रॉयल-नेव्हीच्या कॅप्टननें आपलें जहाज रंगून खाडीकडे नेऊन आपल्या सैन्याचा कांहीं भाग जमिनीवर उतरविला व युद्धास आरंभ केला. अखेरीस ब्रह्मदेशाच्या राजाच्या सैन्याची दाणादाण होऊन त्याचा किल्ला इंग्रजांच्या हातांत पडला. झालें. राजा पळून गेला व रंगून शहर इंग्रजी सैन्याच्या हातीं पडलें.

इराणांतील व्यापारासंबंधीं कंपनीचे व इराणच्या राष्ट्राचे कांहीं करारमदार झाले असतां रशियन सरकारच्या चिथावणीनें कंपनीच्या व्यापारांत व्यत्यय येऊं लागला व इंग्रजांचा व्यापार बुडविण्यासाठीं रशिया व इराण यांचें संगनमत झालें. तेव्हां कंपनीनें त्याची चौकशी करण्याकरितां कमँडर मॅक्डोनल यास बुशायरला पाठविलें व तेथील कॅप्टन ऑफ शिप्सकडून विचारणा करविली. खरी परिस्थिति लक्षांत येतांच कंपनीनें " अकबर " व कॉन्स्टन्स नांवाचीं दोन व्यापारी जहाजें इराणच्या आखातांत पाठविलीं, पण त्यांस इराणच्या हस्तकांनीं रशियाच्या सल्ल्यानें आंत जाण्याची परवानगी नाकारली. यामुळें कंपनीनें त्यावर लढाई पुकारली व इंडियन नेव्हीला आपलें आरमार युद्धसहाय्यार्थ इराणच्या आखातांत पाठविण्यास सांगितलें. मुंबईहून ता. १५ आक्टो. १८५३ रोजीं हें आरमार निघालें. त्यांत २० जहाजें असून त्यावर ५००० सैन्य होतें. त्यांचा अधिकारी कमँडर लीक् हा होता. हें आरमार बुशाचरला पोहोंचतांच तेथील इराणी गव्हर्नरानें त्याचें कारण विचारलें. त्यावर युद्ध पुकारल्याचा खलिता पाठविण्यांत आला. इराण सरकारकडून यास कांहीं जबाब आला नाहीं. त्यासरशीं बुशायरजवळील खरक या गांवीं इंडियन नेव्हीनें तोफा डागून आपलें युनियन जॅकचें निशाण जमिनीवर रोंविलें. बुशायर घेणें जरूर असल्यामुळें सर्व सैन्य जमिनीवर उतरवून त्याची छावणी बुशायरपासून फक्त चारच मैलांवर ठोकण्यांत आली. सर्व तयारी कडेकोट होतांच बुशायरकडें सैन्य पाठ-विण्यांत आलें. तोफांचा भडिमार सुरू झाला. इराणच्या अधिकाऱ्यानीं किल्ल्यावरून थोडा वेळ गोळीबार केला, व अखेर किल्ला सोडून ते शहरसंरक्षणाच्या व्यवस्थेस लागले. कंपनीचें सैन्य शहराजवळ येतांच त्यावर इराणी सैन्यानें निकाराचा हल्ला चढविला. लढाई खूप जोराची झाली. तींत इराणी सैन्याचा पराजय झाला व बुशायर इंग्रजांच्या हातांत पडलें. याचवेळीं समुद्रावर इंडियन मरीनच्या आरमारावर इराणी आरमारानें हल्ला केला. चार तास घनघोर रणसंग्राम झाला. त्यांत

बऱ्याचशा इराणी नौका कामास आल्या व उरल्या सुरल्या त्यांनीं पळ ठोकला. अखेरीस इंडियन मरीनच विजयी झालें. यानंतर तेथील व्यवस्था नीट लावून बॉंबे मरीन मुंबईला परत आलें. यानंतरची मरीनची थोडीशी कामगिरी १८५७–५९ सालीं "शिपायांचें बंड" म्हणतात त्याप्रसंगीं झाली. तो प्रसंग असाः—

मुंबई मरीन–बंडाचे वेळीं १८५७–५९

हिंदुस्थानांतील ब्रिटिश सत्तेला धक्का देऊन हिंदुस्थानास स्वतंत्र करण्याचा पहिला प्रयत्न १८५७ मध्यें झाला. "जयासारखें दुसरें यश नाहीं." (Nothing succeeds like success) या इंग्रजींतील म्हणीप्रमाणें यश आलें तर स्वातंत्र्यसंग्राम, अपयश आलें तर बंड या न्यायानें ब्रिटिश इतिहासकारांनीं या प्रयत्नास "शिपायांचें बंड" Sepoy mutiny असें नांव दिलें आहे. वस्तुतः या स्वातंत्र्यसंपादनाच्या प्रयत्नांत ब्रिटिशांच्या ताब्यांतील कांहीं हिंदी फौजांनीं (त्या सैनिकांत हिंदु व मुसलमान या दोन्ही जमाती सामील होत्या) भाग घेतला होता. ब्रिटिशांनीं हिंदुस्थानांत आपली सत्ता बसविल्यानंतर कंपनीच्या हिंदुस्थान सरकारची राजधानी कलकत्ता येथें होती, व अर्थातच सबंध खजीना कलकत्त्यासच होता. बंडाचा डोंबाळा सर्वत्र पसरल्यास हा मुख्य खजीना सुरक्षित रहावा म्हणून बंडास प्रारंभ होतांच बॉंबे मरीनचीं कांहीं जहाजें ताबडतोब कलकत्त्यास रवाना करण्यांत आलीं व त्यांतून कंपनी सरकारचा सर्व खजीना मुंबईस नेऊन सुरक्षित ठेवण्यांत आला. यावेळीं औध प्रांताचा माजी राजा कलकत्त्यास राहत असे व त्याचा बंडाशीं संबंध असल्याची शंका आल्यानें गव्हर्नर जनरल लॉर्ड कॅनिंग यानें त्यास कैद करायचें ठरविलें आणि कॅ. फुलर्टनचे हाताखालीं "पंजाब" नांवाची बोट गंगातीरावर राहणाऱ्या या राजाच्या निवासस्थानाला घेरण्यासाठीं म्हणून पाठविण्यांत आली. थोड्याच सैन्यानिशीं राजवाड्यास वेढा घालण्यांत आला व राजास पकडून कलकत्त्यास नजरकैदेंत ठेवण्यांत आलें.

याचवेळीं बंगाल नेटिव्ह इन्फंट्रीची ३४ वी पलटण चितागांग येथें होती. ती बिथरून डाक्का येथील बिथरलेल्या ७३ व्या नेटिव्ह पायदळ व तोफखाना दलास जाऊन मिळणार, अशी बातमी "पंजाब"वरील लेफ्टनंट लेविस यास समजतांच ७३ व्या पलटणीस एकदम निःशस्त्र करण्याचें ठरून ले. लेविसच्या हाताखालीं

इंडियन नेव्हीचे ९० खलाशी सैनिक देऊन त्यांस त्या पलटणीच्या ३०० शिपायांस निःशस्त्र करण्याची कामगिरी सांगितली. इंडियन नेव्हीच्या शिपायांनीं डाक्का येथील खजीन्याच्या पहारेकऱ्यास शस्त्र खालीं ठेवण्यास सांगतांच त्याचे सैन्यांतील इतर साथीदारांनीं इंडियन नेव्हीच्या सैनिकावर हल्ला चढविला. यांत इंडियन नेव्हीच्या सैनिकांनीं शर्थ करून ३०० शिपायांवर विजय मिळविला. यावेळीं मिडशिपमन् मेयो आपल्या वीस सैनिकांनिशीं पुढें चालून जात असतां त्यावर बंडफौजेंतील लोकांनीं तोफा डागण्याचा प्रयत्न केला. तो पहातांच तोफेवर हात पडण्यापूर्वीच मिडशिपमननें गोलंदाजास ठार मारून तोफेचा कबजा केला व ती उलट बंडखोरांवरच रोखली. यामुळें नेव्हीला यश मिळालें व ७३ वी पलटण ही ३४ व्या बंगाल नेटिव्ह इन्फंट्रींतील बंडवाल्यांस मिळूं शकली नाहीं. या लढ्यांतील मरीनवरील इंग्रज अधिकारी मेयो, बेकर व चिकन यांस व्हिक्टोरिया क्रॉसचें पदक बहाल केलें गेलें. यानंतरची इंडियन नेव्हीची कामगिरी म्हणजे चीनमधील होय. ती कशीं ती थोडक्यांत पाहूं.

चीनशीं युद्ध १८६०

१८६० मध्यें इंग्रजांना चीनशीं युद्ध करावें लागलें. तो प्रसंग असा : चिनी लोकांनीं चीनच्या समुद्रांत कांहीं गनबोटी बुडविल्या त्यावरून हें युद्ध उद्भवलें. या मोहिमेंत रॉयल नेव्हीबरोबर इंडियन नेव्हीच्या बोटी पाठविण्यांत आल्या होत्या. इंडियन नेव्हीमधून सैन्य चीनला पोहोंचतें केलें व शिवाय या आरमारांतील शिपायांनीं ब्रिटिश सैन्याबरोबरच खांद्यास खांदा लावून चिनी लोकांस आपला पराक्रम दाखविला व अखेरीस चिनी सैन्यावर विजय संपादन केला.

याप्रमाणें इंग्रज लोक हिंदुस्थानांत व्यापारी म्हणून प्रथम आले. त्यांनीं प्रथमतः व्यापाराच्या रक्षणाकरितां व नंतर मिळवलेली सत्ता व संपत्ति रक्षण करून तिला बळकटी आणण्याकरितां जें आरमार हिंदुस्थानांत उभारलें त्याचा संक्षिप्त वृत्तान्त आहे. यानंतर म्हणजे १८६० नंतर कंपनी सरकार जाऊन,हिंदुस्थानचा सर्व कारभार महाराणी व्हिक्टोरिया हिनें आपणाकडे घेऊन स्वतःस हिंदुस्थानची बादशाहीण असा किताब घेतल्यावर राजकीय कारभारांत बदल होऊन तिचा हिंदुस्थानांतील प्रतिनिधि म्हणून सर्वाधिकारी गव्हर्नर जनरल यास व्हॉइसरायचा दर्जा देण्यांत आला. यानंतर इंडियन नेव्हीकडे फारसें लढाऊ काम देण्यांत आलें नाहीं. यापुढील काम म्हणजे फक्त वाहतुकीचें राहिलें त्याचा वृत्तांत पुढें येईल.

१६११ ते १८६० पर्यंत कंपनीच्या इंडियन नेव्हीच्या बोटी कोणत्या व कशा होत्या त्यांची माहिती येणेंप्रमाणें:—

बॉंबे मरीन १६८६ ते १८३०

१७५६ पासून मुंबईस असणाऱ्या इंग्रजांचे हिन्दुस्थानी आरमारास बॉंबे मरीन हें नांव देण्यांत आलें. या मरीन आरमाराची जहाजशक्ति वेगळाल्या प्रसंगीं वेगवेगळी होती ती पुढें दिली आहे.

जहाजाचें नांव	तोफांची संख्या	जहाजाचें नांव	तोफांची संख्या
(१) डिफायन्स	२०	(१०) फॉक्स (केच)	८
(२) रिव्हेंज	२०	(११) डॉल्फिन (स्कूनर)	८
(३) बॉंबे (ग्रब)	२०	(१२) टायगर ,,	८
(४) रॉयल (ॲडमिरल)	१५	(१३) फ्लाय (गॅलिव्हट)	५
(५) ईगल (स्नो)	१६	(१४) वुल्फ ,,	८
(६) ड्रेक (स्नो)	१४	(१५) बीगल ,,	८
(७) सक्सेस	१२	(१६) पासार्ड ,,	६
(८) टार्टार (स्नो)	१२	(१७) स्विफ्ट ,,	५
(९) फॅन्सी (बॉंबे)	८		

बॉंबे मरीन, १८०२

जहाजाचें नांव	तोफा	जहाजाचें नांव	तोफा
(१) कॉर्नवालिस (फ्रिगेट)	५६	(९) पॅंथर (ब्रिग)	१४
(२) बॉंबे ,,	३८	(१०) व्हायपर ,,	१४
(३) टेनमथ (स्लूप)	१६	(११) प्रिन्सेस ऑगस्ट ,,	१४
(४) मॉर्निंग्टन ,,	२२	(१२) प्रिन्सेस रॉयल ,,	१४
(५) टर्नेट ,,	१६	(१३) कॉमेट ,,	१०
(६) ॲन्टिलोप (ब्रिग)	१४	(१४) इंट्रेपिड ,,	१०
(७) फ्लाय ,,	१४	(१५) क्वीन (केच) ,,	१४
(८) ड्रेक ,,	१८	(१६) रॉडने ,,	१४

याखेरीज इतर मोठ्या व बऱ्याच लहान लहान जातीच्या नौका होत्या.

इंडियन नेव्ही, १८५८

जहाज	टन वेट	अश्वशक्ति	तोफा	वर्णन
१ अजदाह	१४४०	५००	८	स्टीम फ्रिगेट
२ अकबर	१२०२	३५०	६	" "
३ असाई	१८००	६५०	१०	" "
४ ऑक्लंड	९४६	२२०	६	" "
५ बेरेनीस	७५६	२२०	४	स्टीम स्लूप
६ क्लाइव्ह	३८७	—	१८	स्लूप ऑफ वॉर
७ क्लाइड	३६०	८०	३	स्टीम गन बोट
८ कॉन्स्टन्स	१८२	—	३	स्कूनर
९ एल्फिन्स्टन	३८७	—	१८	स्लूप ऑफ वॉर
१० यूफ्रेटिस	२५५	—	१०	ब्रिग
११ फॉक्लंड	४९४	—	१८	स्लूप ऑफ वॉर
१२ फेरोज	१४५०	५००	८	स्टीम फ्रिगेट
१३ ह्युजरोज	३००	६०	३	स्टीम गन बोट
१४ लेडी कॅनिंग	५२७	१६०	४	स्टीम स्लूप
१५ मही	१५७	—	३	स्कूनर

ईस्ट इंडिया कंपनीनें आपल्या व्यापारासाठीं उभारलेल्या व्यापारी आरमारानें [Mercantile marine] १६११ पासून तों १८५७ पर्यंत कित्येकदां स्वतंत्रपणें व अनेकदां रॉयल नेव्हीच्या सहाय्यानें केलेल्या कामगिरीची त्रोटक माहिती वर दिली आहे. यावरून ज्यास पूर्वी " बॉबेमरीन " म्हणून म्हणत तिची महती इंग्रजी सत्ता हिंदुस्थानांत व इतरत्र प्रस्थापित होण्यांत किती आहे याची जाणीव होते. तथापि इंग्रजी राष्ट्राची रॉयल नेव्ही व बॅांबे मरीन यांचे परस्पर संबंध सदैव खेळी मेळीचेच असत असें म्हणतां येत नाहीं, व याचें कारण म्हणजे दोन्ही संस्थांची स्वतंत्र इभ्रत हेंच होय. बॅांबे मरीनला " इंडियन नेव्ही " हा हुद्दा प्राप्त होईपर्यंत रॉयल नेव्ही व बॅांबे नेव्हीचे अधिकारी यांच्यांत अधिकाराबद्दल प्रश्न उपस्थित होत व खडके उडत. हे अधिकार म्हणजे

बोटीवरील झेंडा व अधिकाराचा बिल्ला हे होत. कंपनीनें आपलें आरमार उभारल्यापासूनच पांढरे व लाल पट्टे असलेला तिचा झेंडा बोटीवर फडकत असे. या झेंड्यास ब्रिटिश सरकारच्या मान्यतेची माहिती उपलब्ध नाहीं, पण असा झेंडा लावण्यांत येई एवढें खरें व त्याचप्रमाणें कंपनीच्या बोटीवरील मुख्याधिकाऱ्याजवळ एक लाल रुंदसा लटकता बिल्ला असे व रॉयल नेव्हीच्या बोटीवरील बिल्याप्रमाणें कंपनीच्या प्रत्येक बोटीवरहि बिल्ला अडकविलेला असे, पण यालाहि कांहीं ब्रिटिश सरकारची संमति घेतलेली नव्हती. या वहिवाटीस पूर्वी कोणी हरकत घेतली नव्हती, परंतु १७५४ ते १७५७ पर्यंत पूर्वेकडील सागरावरील इंग्रजी दर्यासारंग ॲडमिरल वॉट्सन यास बॉंबे मरीननें स्वतंत्र बिल्ला व झेंडा लावणें आवडेना. बटेव्हियाला आलेलें कंपनीचें जहाज " रिव्हेंज " यावरील कमोडोर वॉटसन या मुख्याधिकाऱ्यास हिज मॅजेस्टीज शिप फाल्मौथवरील मुख्याधिकारी कॅप्टन बेरेटन यानें रिव्हेंजवर लटकणारा स्वतंत्र बिल्ला व कंपनीचा झेंडा तावडतोब काढून टाकण्याचा हुकूम केला असतां तो वाटसननें नाकारून आपलें निशाण व बोटी-वरील बिल्ला तसाच लोंबत ठेवला, व दोघां अधिकाऱ्यांत बरीच बाचाबाची झाली. दुसऱ्या दिवशीं आपलें निशाण व बिल्ला रॉयल नेव्हीच्या अधिकाऱ्यांनीं काढूं नये म्हणून त्याच्या रक्षणार्थ त्यानें आपले बोटीवरील अधिकारी व शिपाई यांस उभेहि केलें होतें; परंतु रिव्हेंजवरील इतर अधिकाऱ्यांनीं आपलें निशाण व बिल्ला काढून फाल्माउथच्या अधिकाऱ्याच्या हातीं देऊन आपसांतील कलह मिटविला. या एका गोष्टीवरून बॉंबे मरीनची स्थिति कशी असंबद्ध होती हें लक्षांत येईल. कधीं या आरमारास कलोनियल फोर्स म्हणून वागविलें जाई, तर कधीं यास व्यापारी आरमार म्हणून समजत असत. पुढें जरी बॉंबे मरीनचें रूपान्तर होऊन त्यास इंडियन मरीन हें नामाभिधान प्राप्त झालें तरी बोटीवरील निशाण व बिल्ला याचें भांडण बरेच दिवसपर्यंत चालू राहिलें. पण अखेरीस तडजोड होऊन इंग्रजी बोटीचा रुंद तांबडा बिल्ला व त्यावर एक पिवळा क्रॉस लावून वरचे भागावर कंपनीच्या सोनेरी सिंहाचें चित्र असा बिल्ला इंडियन नेव्हीच्या सर्व बोटींवर असावा असा निर्बंध घालण्यांत आला.

१८५७ च्या अपेशी ठरलेल्या स्वातंत्र्य संपादनाच्या प्रयत्नानंतर १८६१–६२ मध्यें इंग्लंडच्या कमिशनच्या शिफारसीप्रमाणें १८६३ मध्यें इंडियन मरीनला लढाऊ सदरांतून वगळण्यांत येऊन त्यावरील खलाशांस रजा देण्यांत आली व मग

हिंदुस्थानांतील युध्यमान आरमार नष्ट होऊन त्याच्या जागीं वाहतुकी आरमार कायम करण्यांत आलें. त्याला " ट्रॅन्स्पोर्ट सर्व्हिस " हें नांव देण्यांत आलें. यावरील बहुतेक खलाशी रत्नागिरीकडील चांचे लोकांचे मुसलमान वंशज होते.

१८८७ मध्यें हिंदुस्थान सरकारचा आरमारी सल्लागार कॅप्टन बायथेशिया यानें हिंदुस्थानांतील आरमारी अवशेषास नवें स्वरूप देण्याचें योजून त्याचे पूर्व व पश्चिम असे विभाग पाडले व त्यांचीं ठिकाणें अनुक्रमें कलकत्ता व मुंबई हीं निश्चित केलीं. त्याच्या कामगिरीचें क्षेत्र आंखून देण्यांत आलें, तें असें:—

(१) गव्हर्नमेंट स्टोअर्स व सैन्याची वाहतुक करणें.

(२) पोलिटिकल खातें, पोलिस, समुद्रावरील दीपस्तंभ प्रकाशित ठेवणें इत्यादि कामें करण्यासाठीं एडन, अंदमान व पर्शिअन गल्फमध्यें "स्टेशनशिप्स" ठेवणें.

(३) युफ्रेटिस व इरावती या दोन नद्यांवर तोफांच्या नौका ठेवणें.

(४) लष्करी कामीं येणाऱ्या बोटी, स्थानिक सरकारी बोटी (launches) इतर नौका यांची डागडुजी, दुरुस्ती व नवीन बांधणी करणें; आणि

(५) मरीन सर्व्हे करणें—ही कामगिरी याकडे सोंपविली होती.

१८८४ व १८८७ च्या मरीन ॲक्टाअन्वयें वेळप्रसंग पडल्यास व्यापारी जहाजें सरकारी कामाकरितां घेतां यावीं अशी योजना करण्यांत आली, परंतु तत्पूर्वीच हिंदुस्थान सरकारनें किनाऱ्याच्या संरक्षणार्थ म्हणून मगदला व ॲबीसीनिया नांवाच्या दोन बोटी विकत घेऊन ठेवल्याच होत्या व अशा प्रकारें हिंदुस्थानांतील भावी संरक्षक आरमाराची मुहूर्तमेढ रोवून ठेविली होती. त्यानंतर याचे भरतीसाठीं म्हणून १८८९ मध्यें सात फर्स्ट क्लास टार्पेडो बोट्स घेतल्या, व १८९२ मध्यें असाई व प्लासी नांवाच्या अधिकीच्या टॉर्पेडो गन बोटींची भर घालून इंडियन डिफेन्स स्क्वाड्रन तयार करून त्यावर रॉयल नेव्हींतील तज्ज्ञ कॅप्टन यास मुख्याधिकारी नेमण्याचा प्रघात सुरू करण्यांत आला. इतर अधिकारी रॉयल नेव्ही व इंडियन मरीन यांतून क्रमशः घेण्यांत येत. यावरील खलाशी हिंदी लास्कर्स व रॉयल नेव्हीवरील खलाशी यांतून घेत. १८७७ मध्यें पूर्वींचें " बॉंबे मरीन " नांव बदलून त्यास " हर मॅजेस्टीज् इंडियन मरीन् " हें नांव देण्यांत आलें. १८९२ ते १९३४ पर्यंत याच संरक्षक आरमारास " रॉयल इंडियन मरीन् " हें नांव दिलें

गेलें. इंडियन डिफेन्स स्काड्रन १९०३ पर्यंत टिकलें. या अवधींत रॉयल इंडियन मरीनवरील अधिकाऱ्यांस गनरी, टॉर्पेडो, सिग्नल्स वगैरे बाबींतील शिक्षण पूर्णपणें देत असत, परंतु पुढें खर्च व यांतील बोटी टाकाऊ ठरल्यामुळें डिफेन्स स्काड्रन मोडण्यांत आला.

१९१४ पर्यंत रॉयल इंडियन मरीन व रॉयल नेव्ही यांचे परस्परसंबंध सहकार्याचे असत व आपणांला नेमून दिलेलीं कामें करूनहि रॉयल नेव्हीला मदत रॉयल इंडियन मरीन करीत असे. १९१४ मध्यें महायुद्धास प्रारंभ होतांच रॉयल इंडियन मरीनच्या सर्व बोटीवर ॲडमिरॅल्टी (ब्रिटिश) यांचा पूर्ण ताबा होऊन त्यांचीं दोन सैन्य वाहतुकीचीं जहाजें डफरीन व नॉर्थब्रुक ईस्ट इंडीजच्या कमँडर–इन्–चीफच्या फ्लॅगशिपचीं कामें करूं लागलीं. याशिवाय हार्डिंज बोटीनें तर सुएझच्या रक्षणांत फार मोठी कामगिरी केली. लॉरेन्स व रॉयल इंडियन मरीनच्या इतर बोटींनींहि शात–एल–अरब व टायग्रिसवरील युद्धकार्याची जोखीम अंगावर घेतली. याच-प्रमाणें तांबडा समुद्र व इराणचें आखात यावरील हॉस्पिटलशिपसाठींहि रॉयल मरीनच्या बोटींनीं फार मदत केली.

येथपर्यंत इंग्रजी सत्ता हिंदुस्थानावर अबाधित कायम होऊन तिची स्थिरस्थावर होईपर्यंत हिंदुस्थानांतील इंग्रजांच्या हिंदी आरमाराची हकीकत झाली. परंतु याबरोबरच इंग्रजांच्या हिंदी आरमारांतील बोटींची बांधणी वगैरेची माहिती दिली असतां हिंदी लोकांच्या हातीं असलेला एक राष्ट्रीय विभाग पुढें कसा काढून घेण्यांत आला व हिंदी कौशल्याच्या वाढीस कसा प्रतिबंध घालण्यांत आला हें नीट समजेल. यास्तव बॉंबे मरीन व इंडियन मरीनच्या बोटींच्या बांधकामाची माहिती संक्षेपत यापुढें देण्यांत येत आहे.

ऑन. कर्नल स्टॅन होपनें १८२७ मध्यें बॉंबे मरीनसंबंधीं पुढील उद्गार काढले:– “ बरोबरीच्या आरमारापुढें बॉंबे मरीननें आपलें निशाण खालीं उतरून आपला कमदर्जा कबूल केला नाहीं. ” १६१३ सालीं या बॉंबे मरीनचा प्रारंभ झाला व १६१५ मध्यें आरमारी खातें सरकारी रीत्या उभारून त्याचा भक्कम पाया रोंवला गेला. त्याची वाढ पूर्णतया सतराव्या शतकांत झाली. १६६९ मध्यें कंपनीच्या कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनीं मि. पेट नांवाच्या इंग्रजी तज्ज्ञ नौकानयन-शास्त्राभिज्ञास बांधणी कामासाठीं मुंबईस नेमलें. प्रथम कंपनीच्या बोटी बांधण्याचें

काम १७३५ पर्यंत सुरत येथील गोदींत होत असे, परंतु या सालापासून सर्व आरमारी कामें मुंबईकडे सोंपविण्यांत आलीं. मुंबईस टोलेजंग गोदी उघडण्यांत आली. या गोदीवर हिंदी लोकांपैकीं पारशी माणसांची नेमणूक होऊं लागली. सुरतेच्या बोट कारखान्यांतील मुकादम लौजी नसरवानजी नांवाचा पारशी होता. त्याची इतर आरमार बदलीच्या वेळीं मुंबईच्या बोट कारखान्याकडे नेमणूक करण्यांत आली. या लौजींनेंच मुंबईचें डॉकयार्ड वाढविण्याचे कामीं १७५७ सालीं फार कामगिरी केली. १७७१ मध्यें लौजीचे दोन नातू फ्रामजी माणेकजी व जमशेटजी बोमनजी यांची या गोदीकारखान्यांत भरती करण्यांत आली. लौजीनें कंपनीच्या पुष्कळ बोटी तयार केल्या होत्या. याच्या नातवांनीं ९०० टनाच्या बोटी बांधल्या. या तज्ज्ञांच्या हस्तें व नजरेखालीं बॉंबेमरीनच्याच बोटी बांधल्या असें नसून त्यांनीं व त्यांच्या मागील पारशी कामगारांनीं अठराव्या व एकोणिसाव्या शतकांत रॉयल नेव्हीसाठीं कांहीं बोटी बांधून दिल्या; १८०२ मध्यें ब्रिटिश अॅडमिरल्टीनें मुंबईंत रॉयल नेव्ही मॅन-ऑ-वॉर बांधण्याचें ठरवून तें काम मुंबईंतील पारशी तज्ज्ञांकडेच सोंपविलें. त्यांनीं बांधलेल्या दोन फ्रिगेट्स व एक लाइन ऑफ बॅटलशिप वरून त्यांची इंग्लंडमध्यें जिकडेतिकडे प्रशंसा झाली. बॉंबे डॉकमध्यें या कामावर पुढील पारशी गृहस्थ होतेः—

(१) लौजी १७३६ ते १७७४; (२) माणेकजी व बोमनजी (१७७४ ते १७८३); (३) फ्रामजी व जमशेटजी (१७९३ ते १८०५); (४) जमशेटजी व रुस्तुमजी (१८०५ ते १८११); (५) जमशेटजी व नौरोजी (१८११ ते १८२१); (६) नौरोजी व कर्सेटजी (१८२१ ते १८३७). या पार्शी लोकांनीं केलेल्या कामगिरीबद्दल एका इंग्रजी प्रवाशाचे प्रशंसोद्गार असे आहेत. "मुंबईची गोदी विस्तीर्ण व व्यवस्थित बांधलेली असून इच्यांत आरमारास लागणाऱ्या सर्व सामानाचा सांठा भरपूरपणें वेगळाल्या वखारींत सांठविला होता. यांत नांगर तयार करण्याची व्यवस्था आहे. जगतांत कोठेंहि आढळणार नाहीं अशी उपयुक्त व सुखसोयीची गोदी फक्त मुंबईंतच आहे." (इ. स. १७७५).

१८११ मध्यें लेफ्टनंट कर्नल वॉकर म्हणतोः—"नुकत्याच मुंबईला बांधून तयार झालेल्या गोद्यांत वाटेल तशीं मोठालीं जहाजें ठेवतां येतील. हिंदुस्थानांत मुंबई हें आमचें एक मोठें शस्त्रागार आहे." मलबार व मुंबई यांच्या दरम्यानचे भागांत मुंबई असल्यानें दोन्ही भागांतील लांकुड मुंबईस आणून त्यांच्या बोटी

बांधणें सुलभ होतें. मुंबईचा साग इंग्लंडच्या ओक लांकडापेक्षां अधिक मजबूत असल्यानें मुंबईच्या सागवानाच्या बोटी इंग्लंडमधील ओकच्या बोटींपेक्षां अधिक मजबूत व टिकाऊ असत. ले. कर्नल वॉकर म्हणतोः—" इंग्लंडमध्यें तयार केलेल्या बोटी बाराव्या वर्षीं बदलाव्या लागतात, पण त्याच मुंबईच्या सागवानी बोटी पन्नास वर्षें, किम्बहुना यापेक्षांहि ज्यास्त टिकतात. मुंबईंत तयार केलेल्या बोटी चौदा वर्षें सफरी केल्यानंतर आरमारांत भरती केल्या तरी त्या टिकाऊपणांत कमी पडल्या नाहींत. सर एडवर्ड ह्यूजेस नांवाची हिंदुस्थानांत तयार झालेली व्यापारी बोट होती, तिच्या आठ सफरी झाल्यानंतर तिला आरमारांत घेण्यांत आलें. इंग्लंडमध्यें तयार झालेल्या बोटी सहा सफरीनंतर सुरक्षित सफरी करूं शकावयाच्या नाहींत." याच अधिकाऱ्याच्या मतें हिंदुस्थानांतील बोटी इंग्लंडच्या एकचतुर्थांश खर्चांत तयार होतात व त्यांची जीवितमर्यादाहि इंग्लंडच्या बोटीच्या चौपटीनें अधिक असते. म्हणजे इंग्लंच्या बोटी हिंदुस्थानांत बनविलेल्या बोटीं-पेक्षां चौपट महाग असतात."

मुंबईप्रमाणें कलकत्त्यासहि ईस्ट इंडिया कंपनीनें जहाजें बांधण्यासाठीं गोदी उघडली होती. कर्नाटकांतील १७९० च्या दुष्काळप्रसंगीं कारोमांडल किनाऱ्या-वरील इंग्रज लोकांस अन्नसामग्री पोहोंचविण्यासाठीं म्हणून बंगालकडून धान्याचा पुरवठा करावा लागला होता. सिलहट, चितागांग, डाक्का वगैरे ठिकाणीं कंपनीनें प्रथम बोटी बांधण्याचे प्रयत्न केले. १७८० मध्यें सिलहटच्या कलेक्टरनें चारशें टनांचें एक जहाज बांधवून त्याबरोबर वीस बोटींचें आरमार दिलें व त्यांतून कारोमांडल किनाऱ्यावरील इंग्रजांस धान्य रवाना केलें. हळू हळू जहाज बांधणींचें काम कलकत्त्यास होऊं लागलें. कंपनीच्या पहिल्या बोटीं कलकत्त्यास १७८० मध्यें बांधल्या गेल्या. १७८१ ते १८०० पर्यंत एकंदर १७०२० टन भरणाऱ्या बोटी ३५ बांधल्या गेल्या. १८०१ मध्यें नऊ बोटी एकूण वजन १००७९ टन व १८१३ मध्यें १०३७६ टन भरणाऱ्या एकूण २१ बोटी तयार केल्या. कलकत्त्याला पहिली लहान सुखी गोदी बंकशाल येथें १७९० मध्यें बांधली व नंतर हावरा व सुलकिया येथें पुष्कळ मोठ्या गोदी बांधण्यांत आल्या. १८३० मध्यें किद्दरपुरास कंपनीचा बोटी तयार करणारा तज्ज्ञ शिल्पकार वॅडेल यानें एक गोदी बांधली. कलकत्त्याकडे बोटीचें लांकूड पेगूचें सागवान व साल व शिसवीचें लाकूड औध व बहार प्रांतामधून येत असे. १८४० नंतर इंडियन मरीननें बोटी तयार करण्याचें

काम फारसें केलें नाहीं व कंपनीसरकारचा अधिकार महाराणी व्हिक्टोरिया हिनें आपल्या हातांत घेतल्यावर १८८३ च्या एप्रिलमध्यें इंडियन मरीन बंद करण्यांत आलें. कलकत्त्यास १८०१ ते १८२१ च्या अवधींत हुगळीला एकंदर २३७ बोटी तयार झाल्या. त्यांचें एकंदर टनी प्रमाण १०५६९३ टन असून प्रत्येक टन तयार करण्यास २०० रुपये लागत, म्हणजे वीस वर्षांत जवळ जवळ दोन कोटींच्यावर खर्च झाला. या खर्चापैकीं बराचसा भाग हिंदी मजूर व सुतारकामाचे लोकांस मिळत असे व त्यायोगें धंद्याचा फायदा हिंदी लोकांस मिळत असे व इंग्रजी व्यापाराचा थोडासा मोबदला हिंदी लोकांस मिळे. यानंतर बोटी बांधणें हिंदुस्थानांत बंद झाल्यानें ही मिळकतीची बाब हिंदी लोकांच्या हातून गेली, पण यापेक्षां राष्ट्रीय दृष्टीची भयंकर हानि म्हणजे देशांतील एक महत्त्वाची कला या देशांतून नष्टप्राय होण्याच्या पंथास लागली !

भाग नववा

हिंदी नौकानयनाचा धंदा कसा बुडाला ?

मागील प्रकरणांत कथन केलेली हिंदी सागरचळवळ व त्याबरोबरच हिंदी राष्ट्रीय नौकाबंधनाच्या धंद्याचा १८४३ नंतर पूर्ण नाश झाला! गेल्या शंभर वर्षांपासून आपलें राष्ट्र या महत्त्वाच्या जीवनव्यवसायास पारखें झालें ही अत्यन्त शोचनीय गोष्ट आहे. जगतांत जर कोणत्या देशाला सागरव्यापाराची अत्यन्त अवश्यकता, अनुकूलता व सोय असेल तर ती याच हिंदुस्थानला होती. वेदकालीन कालापासून तों तहत एकोणीसाव्या शतकाच्या मध्यापर्यंत तरी नाविक बाबतींत हिंदुस्थानचा हात कोणी धरूं शकत नव्हता; परंतु काळ फिरला म्हणजे घराबरोबर घराचे वासेहि फिरतात अशी म्हण आहे तशी परिस्थिति दुर्दैवानें या देशाची होऊन मायभूमि आज सर्वस्वीं पाश्चात्त्यांच्या ताब्यांत गेली. कदाचित् पारतंत्र्याचा पाश ईश्वरप्रेरणेनें हिंदवासीयांस हुशार करण्यासाठीं या दुर्दैवी मातृभूमीच्या मानेभोंवतीं असेल, नाहीं कोणी म्हणावें ? सबंध हिंदुस्थानला मध्यवर्ती अशा एका प्रबल सत्तेखालीं संघटित करण्याचा प्रयत्न पूर्वी चंद्रगुप्तापासून तों हर्षवर्धन पुलकेशी ते अकबर व श्रीशिवछत्रपति कालापर्यंत जे झाले त्यांत पूर्ण यश येण्यासाठीं लागणारीं दीर्घकालीन निस्वार्थी राष्ट्रीय वृत्ति मधून मधून पूर्ण झळकली तरी तिच्यांत हिंदी समाजांतून व्यक्त होत असलेली स्वार्थी व फुटीरपणाची अधिकाधिक पाचर माधवराव पेशव्यांच्यानंतर पासून जी बसली तिला नामशेष करून पुनः एकराष्ट्रीयत्वासाठीं लागणारी खंबीर व चिरकाल टिकणारी निस्वार्थी राष्ट्रीय वृत्ति उत्पन्न होऊन तिची जोपासना होण्यासाठीं कदाचित् ही पारतंत्र्याची शृंखला हिंदवासीयांच्या मागें लागली नसेल कशावरून ? परंतु या वृत्तीची जोपासना होऊन जरी राष्ट्रीय वृत्तीचा वृक्ष फोफावूं लागत असला तरी अजून जातीय विषबाधा या वृक्षाभोंवती पसरून त्यांतून हा रोपटा पुन्हा नाश पावतो कीं काय अशी साधार भीति वाटूं लागली आहे. असो.

पारतंत्र्याबरोबर दास्यवृत्तीचे सर्व अवगुण जितराष्ट्राच्या समाजांत शिरतात व

जाति–पोटजातींत स्वार्थपरायणता बोकाळते व त्यामुळें राष्ट्रीयवृत्तीचें संवर्धन खुंटून झालेल्या देशहितनाशाची अधिक वाढ होते, अशा वेळीं राष्ट्रांतील समंजस पुढाऱ्यांनीं तत्त्वज्ञानाचा नुसता काथ्याकूट न करतां व्यावहारिक तत्त्वज्ञानानें राष्ट्र संघटित करण्याचा प्रयत्न केला तरच राष्ट्रहित साधेल व लुप्त झालेली भाग्यलक्ष्मी पुनः या स्वदेशांत नांदू लागेल. पण त्यासाठीं सर्व राष्ट्रघटकांनीं आपल्या समाजांतील फुटीरवृत्तीला आळा घालून " माझें–तुझें " करावयाचें सोडावयास हवें. असें होईल तरच या ग्रंथांतील सागरचळवळी व व्यापार पुनः राष्ट्राच्या हातीं येईल.

हिंदुस्थानांत हजारों उपयुक्त जिनसांची पैदास होऊन या जिनसा, एशिया, आफ्रिका, अमेरिका, युरप, ऑस्ट्रेलिया, चीन, जपान वगैरे पृथ्वीच्या पाठीवरील सर्व देशांत व्यापारार्थ पाठविण्यांत येतात. हें खरें पण आमचा नौकानयनाचा सहस्रावधि वर्षांपासून चालत आलेला धंदा बुडाल्यामुळें हिंदवासीयांस परकीय जहाजीबलाचा आश्रय करावा लागतो व हा प्रकार इतर कोणत्याहि देशांत सांपडणार नाहीं. याचें कारण पारतंत्र्य. राष्ट्राचें स्वातंत्र्य नाहींसें झालें कीं त्याच्या हित-संबंधाच्या नाडया परकीयांच्या हातांत जातात व देशाचें अपरंपार नुकसान होतें. असाच प्रकार हिंदुस्थानच्या नाविक धंद्याचा व व्यापाराचा झाला यांत नवल काय ? परंतु हें समजण्यासाठीं म्हणून प्रथमतः नाविक धंदा व व्यापाराचा संबंध काय हें पाहणें अवश्य आहे.

हिंदुस्थानांतील लांकूड इंग्रजी लांकडापेक्षां अधिक चिंवट व जास्त टिकाऊ व त्यामुळें त्याच्या बनविलेल्या हिंदी नावा इंग्लिश नावापेक्षां आयुर्मर्यादेच्या बाबतींत तिप्पट किम्बहुना चौपट बली असत. इंग्लंडमध्यें तयार केलेलें जहाज सफर करीत असतां बाराव्या वर्षीं बदलावें लागे, तर हिंदुस्थानी जहाज आठदहा सफरीनंतरहि सुदृढ राही असें यापूर्वीच्या भागांत युरोपीयन तज्ज्ञांच्या लिखाणांवरून सिद्ध केलेंच आहे. त्याचप्रमाणें कारागिरी व मजुरी या दोन्ही बाबतींत हिन्दुस्थानच श्रेष्ठ असें हेंहि आपण पाहिलेंच आहे. अर्थात् हिंदुस्थानांतील जहाजें ज्यास्त टिकाऊ, त्यांची आयुर्मर्यादा दीर्घ, बांधकामाचा खर्च कमी, या सर्व दृष्टींनीं इंग्रजी जहाजांपेक्षां हिंदी जहाजें विकत घेणें व्यापारी दृष्टीनेंहि ज्यास्त किफायतशीर असे. ऑनरेबल ईस्ट इंडिया कंपनीच्या हें लक्षांत आल्यावर तिचे डायरेक्टर्स सर्वच व्यापारी असल्यामुळें त्यांनीं हिंदी जहाजांचाच उपयोग आपल्या व्यापाराकरतां

करायचें ठरविल्यास नवल नाहीं, व त्याप्रमाणें त्यांनीं इंग्लंडमधून नामांकित नाविक तज्ज्ञ मि. पेल्ट यास १६६८ मध्यें सुरतेस कंपनीचीं जहाजें, गोदी वगैरे बांधण्याकरितां हिंदुस्थानांत पाठविलें. मि. वॉरिक पेल्ट यानें नावा तयार करण्याचें सर्व यांत्रिक साहित्य इंग्लंडमधून आणून सुरतेच्या गोदींत बोटी बांधल्या. या गोदींत असलें बांधकाम १७३५ पर्यंत चाललें. पुढें ही गोदी मुंबईस नेण्यांत आली, व व्यापारी व लढाऊ जहाजें बांधण्याचें मुंबई हें मुख्य स्थान झालें. इंग्लंडच्या रॉयल नेव्हीच्या अनेक लढाऊ नौका, ग्रॅब, केच, स्नो, ब्रिग, स्कून वगैरे येथेंच बनविण्यांत आल्या, व या कारागिरीचें श्रेय मुंबईचा पारशी तज्ज्ञ लौवजी व त्याचे वंशज वाडिया यांच्याकडेच आहे. मुंबईप्रमाणेंच कलकत्त्यासहि असलीच एक गोदी असून ती ईस्ट इंडिया कंपनीच्याच मालकीची होती. हिंदी व्यापार या कंपनीच्या मालकीचा होऊन त्याचा कुल मक्ताहि कंपनीस मिळाला होता, त्यामुळें सर्व माल त्यांच्याच जहाजावरून पाठविला जाई. कंपनीशिवाय इतर इंग्रजी व्यापारी असत त्यांना आपला माल परदेशांत पाठविण्याकरितां कंपनीच्या जहाजांचा उपयोग करण्यावांचून गत्यन्तर नसे; अर्थात् कंपनी त्यांजवर हवे तेवढे महाग दर लादत असे. यांत कंपनीचा फायदा, पण इंग्रज व्यापाऱ्यांचें नुकसान होई तें तसें होऊं नये म्हणून तत्कालीन कंपनीचा गव्हर्नर जनरल लॉर्ड वेलस्ली यानें इतर व्यापाऱ्यांस हिंदुस्थानांतील लोकांच्या मालकीच्या जहाजांतून माल पाठविण्याची परवानगी दिली. यामुळें हिंदी नाविक व्यापाऱ्यांचा फायदा होई व कंपनीच्या बोटीवर इतर इंग्रज व्यापारी आपलें सामान पाठवीनासे झालें. याचा गवगवा इंग्लंडच्या कंपनीच्या डायरेक्टर्समध्यें होई. परंतु हिंदुस्थानांत जहाजांचा धंदा केला असतां तो कंपनीस किफायतशीर होईल व हिंदुस्थानी जहाजांची आयुमर्यादाहि अधिक असल्यानें जहाज, तारू, नावा, कंपनीसाठीं व रॉयल नेव्हीसाठीं हिंदुस्थानांत तयार करवाव्या असें वेलस्लीचें मत असल्यानें तो १८०० मध्यें लिहितो:—" The port of Calcutta contains about 10,000 tons of shipping built in India, of a description calculated for the conveyance of cargo. From the quantity of private tonnage now at command in the port of Calcutta, from the state of perfection which the art of ship-building has already attained in Bengal (promising a still more rapid progress and supported by abundant and increasing supply

of timber) it is certain that this port will always be able to furnish tonnage to whatever extent may be required for conveying to the port of London the trade of the private British merchants of Bengal."

अर्थः—"व्यापारी माल भरून नेणारीं व हिंदुस्थानांत बनविलेलीं १० हजार टन वजनी माल वाहतुकीचीं जहाजें कलकत्त्याच्या बंदरांत आहेत. या बंदरांत खाजगी व्यापाराच्या बोटी हव्या तितक्या असून त्यांची बांधकला बंगालमध्यें अत्युच्च पदाला गेलेली आहे. (या बांधकलेंत हवी तेवढी प्रगति होण्यासारखी असून हें काम अधिक वेगानें होण्यासाठीं लांकडांचा पुरवठाहि मोठा आहे.) यावरून बंगालच्या खाजगी व्यापाऱ्यांना आपला माल लंडनच्या बंदरांत नेण्यासाठीं जरूर पडेल तितक्या वजनी बोटी या बंदरांत उपलब्ध होऊं शकतील."

ईस्ट इंडिया कंपनीवर नेमलेल्या कोर्ट ऑफ डायरेक्टरांमधील सभासदांत इंग्लंडमध्यें जहाजांची मालकी व धंदा करणाऱ्या कारखानदारांपैकीं बरेच प्रतिनिधि होते; त्यांस वेलस्लीचें मत अर्थात्च आवडलें नाहीं. हिंदुस्थानांत दीर्घकाल टिकणारीं व कमी खर्चांत होणारीं जहाजें जर इंग्लंडमध्यें व्यापार वाहतुकीचें काम करूं लागलीं तर इंग्लंडमधील नौकाबांधणीचा व मालकीचा धंदा बुडालाच! व म्हणून हिंदुस्थानी बोटी इंग्लंडच्या बंदरांना लागूं नयेतच असें त्यांचें मत होतें; अर्थात् तें केवळ स्वार्थाच्या आधारावर होतें व केवळ स्वार्थाच्या दृष्टीनें तेंच त्यांस हितावह होतें. यासाठीं या लोकांनीं ईस्ट इंडिया कंपनीनें आपल्या बोटी हिंदुस्थानांत बांधूं नयेत असें धोरण कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनीं स्वीकारावें म्हणून पुष्कळ प्रयत्न करून कंपनीवर दडपण टाकण्याचा प्रयत्न केला, परंतु स्वल्प किंमत व दीर्घ जीवन या दोन गुणांमुळें हिंदुस्थानांत बोटी तयार करणेंच कंपनीला श्रेयस्कर वाटलें व त्यांनीं बोटी बांधण्याचें काम याच देशांत चालू ठेविलें. ई. स. १८०० ते १८१५ पर्यंत या प्रश्नावर अनेक चौकशा केल्या गेल्या व त्यांत हिंदी नौकाधंद्याचा परिणाम इंग्रजी नौका धंद्यावर काय होतो याबद्दल वेगळाल्या सरकारी, निमसरकारी व तज्ज्ञ लोकांनीं आपापलीं मतें स्पष्ट दिलीं. कर्नल वॉकर यानें लॉर्ड वेलस्लीच्या मतासच पुष्टि दिली. तो म्हणतोः—

"Every eighteen months two ships of the line can be added to the British Navy, four in three years and in 15 years 20 ships of the line. Thus in 15 years we would

be in possession of a fleet which would last 50 years. The English built ships requiring to be renewed every 12 years the expense is quadruple. Suppose, therefore, a ship built in England to cost £100, in 50 years it would cost £400. But as a ship of equal force to last the same period would cost in India only £75, the difference in favour of India built ships would be £325. say that a ship of the line in its original costs £100,000.

Four lines renewed	£ 400,000
A Bombay ship	£ 75,000
Therefore Saving	£ 325,000

This calculation is excessive, but it is chosen to show how much may be saved even though half of it may be erroneous.

अर्थः—" ब्रिटिश नेव्हीच्या शिप्स ऑफ दि लाइन मध्यें दर अठरा महिन्याला दोन नव्या बोटी जोडतां येतील, तीन वर्षांला चार व पंधरा वर्षांत एकूण वीस नव्या बोटींची जोड होईल. याप्रमाणें पंधरा वर्षांत आपल्या हातीं पन्नास वर्षें सतत टिकणाऱ्या आरमारी बोटी येतील. याच बोटी इंग्लंडमध्यें तयार केल्या तर दर बारा वर्षांला बदलाव्या लागतील व त्यांचा खर्च चौपट वाढेल. यासाठीं गृहीत धरूं कीं इंग्लंडमध्यें तयार होणाऱ्या बोटीस १०० पौंड खर्च येतो तर पन्नास वर्षांत यांचा खर्च चारशें पौंड होईल. परंतु इंग्लंडच्या बोटींच्या तोडीच्या हिंदुस्थानांत तयार होणाऱ्या बोटीस फक्त ७५ पौंडच खर्च येतो व (त्या दीर्घकाल टिकणाऱ्या असल्यामुळें त्यांचा खर्च तोच कायम राहतो) म्हणून हिंदुस्थानी बोटींमुळें ३२५ पौंड खर्चाची बचत होईल.

समजा, एका बोटीस इंग्लंडांत मूळ किंमत पडते	१ लक्ष पौंड.
हिला पन्नास वर्षांत चारदां बदलण्याचा खर्च	४ लक्ष पौंड.
मुंबईस तयार केलेल्या बोटीची किंमत अंदाजें	७५ ह. पौंड.

यावरून बचत होईल ती अंदाजें ३२५००० पौंड होईल. हा अंदाज वाजवीहून अधिक आहे पण तो मुद्दाम तसा केला आहे, कारण यांतील निम्मे आंकडे चुकीचे

धरले असले तरी त्यावरून हिंदुस्थानांत केलेल्या बोटीमुळें आपल्या खर्चांत केवढी काटकसर होण्यासारखी आहे हें या आंकड्यांवरून लक्षांत येईल. ''

वरील उताऱ्यावरून कंपनीच्या हितचिंतकांना व्यापारी बोटी हिंदुस्थानांत तयार केल्यानें आपला अधिक फायदा होतो हें पूर्णपणें व्यावहारिक गणिताच्या हिशेबानें पटलें होतें व म्हणून कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सच्या सूचना धाब्यावर बसवूनहि कंपनीच्या बोटी हिंदुस्थानांत तयार होत व त्यावर हिंदी खलाशीच नेमले जात असत. याबद्दल डॉ. टेलर यानें लिहिलें:—

" The arrival in the port of London of Indian produce in Indian built ships created a sensation among the monopolists which could never have been exceeded, if a hostile fleet had appeared in the Thames. The ship-builders of the port of London took the lead in raising the cry of alarm. They declared that their business was on the point of ruin and that the families of all the ship-wrights in England were certain to be reduced to starvation."

अर्थः—" हिंदुस्थानांत तयार झालेल्या बोटींतून हिंदुस्थानी माल लंडनच्या बंदरांत उतरतांच इंग्लंडच्या नाविक धंदेवाल्यांच्या मनांत जी धडकी भरली ती थेम्स नदींत शत्रूचें आरमार उतरलें असतें तरी भरली नसती! लंडनचे बोटीच्या कारखानदारांनीं भीतीची हाक पुकारली व स्पष्ट बजावलें कीं आमचा धंदा बुडण्याच्या पंथाला लागला असून इंग्लंडच्या सर्व बोटींच्या कारखानदारांच्या व कामकऱ्यांच्या कुटुंबाची लौकरच उपासमार झाल्याशिवाय राहणार नाहीं. " याप्रमाणें सर्वत्र हाकाटी होतांच कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनीं हौस ऑफ लॉर्ड्सकडे आपलें म्हणणें २७ जून १८०१ रोजीं सादर केलें. तें वाचलें असतां स्वार्थ बळावल्याबरोबर माणुसकी कशी नष्ट होते व न्यायी म्हणून समजल्या गेलेल्या इंग्रजांचीहि बुद्धि कशी भ्रष्ट होते व इंग्रज माणूस आपल्या स्वार्थासाठीं नीतिमत्ता आपल्या लाथेखालीं कसा तुडवितो हें स्पष्ट होतें. ईस्ट इंडिया कंपनीच्या सिलेक्ट कमिटीनें लिहिलेल्या चौथ्या रिपोर्टाच्या जोड लिखाणांतील (परिशिष्टांतील) ४७ व्या ॲपेंडिक्समध्यें पुढील वाक्यांत हिंदी नाविकावर कसे शिंतोडे उडविले आहेत ते पहा !

" The Native sailors of India are to the disgrace "
" of our national morals, on their arrival here, "
" led into scenes which soon divest them of the "
" respect of awe they had entertained in India "
" for the European character. The contem- "
" ptuous reports which they disseminate on "
" their return cannot fail to have a very fa- "
" vourable influence upon the minds of the "
" Asiatic subjects, whose reverence for our "
" character which has hitherto contributed to "
" maintain our supremacy in the East will be "
" gradually changed for most degrading conce- "
" ptions and if an indignant apprehension of "
" having hitherto rated us too highly or res- "
" pected us too mush, should once possess "
" them the effects of it may prove extremely "
" detrimental. "

अर्थः—" हिंदुस्थानी नाविक लोक आपल्या देशांत उतरतांच त्यांच्या नजरेस जे आपल्या नीतिमत्तेस काळिमा आणणारे प्रकार दृष्टीस पडतात त्यामुळें त्यांच्या मनांत युरोपीयन नीतिमत्तेबद्दल असणारा सर्व आदर पार नाहींसा होईल, व हे लोक परत आपल्या देशांत गेल्यावर युरोपियन लोकांबद्दल तुच्छतादर्शक बातम्या पसरवितील व त्यांचा एशियाटिक लोकांवर अनिष्ट परिणाम होईल. पूर्व प्रदेशांत आपला वचक ज्या गुणांमुळें बसला व ज्या शीलामुळें आपल्याबद्दल त्यांच्या मनांत अत्यंत आदर वसत आहे त्यास धक्का लागल्याशिवाय राहणार नाहीं. मग आपल्याबद्दल त्यांच्या मनांत हीनभाव उत्पन्न होईल. आमच्या (युरोपियनांच्या) शीलाबद्दल विनाकारण बाऊ मनांत बाळगला असें वाटून त्यांना क्रोध उद्भवेल व याचा परिणाम अत्यंत भयानक होईल. "

याचकरितां कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनीं इतःपर हिंदी नाविकांस व खलाशांस इंग्लंडमध्यें पाय ठेवण्याची मनाई करण्याबद्दल शिफारस केली व त्यांची जागा इंग्रज खलाशांनीं भरावी असें सांगितलें, व याचा परिणाम काय होईल याचेंहि वर्णन खुलासेवार करून त्यांच्या वसाहती हिंदुस्थानांत होतील व हिंदुस्थानांत ब्रिटिशांच्या वसाहतीस अनायासें मदत होईल असें सांगितलें.

" European sailors will flock in great numbers to India, and hence it may be expected that colonisation will be accelerated there."

" युरोपियन खलाशी मोठ्या संख्येनें हिंदुस्थानांत जाऊन राहतील व यामुळें त्यांच्या वसाहती तेथें वाढण्यास मदत होईल."

आपल्या देशांतील ब्रिटिश प्रजाजनांचा उत्कर्ष होण्यासाठीं व त्यांनीं आपल्या देशाच्या केलेल्या सेवेबद्दल उतराई होण्यासाठीं म्हणून इंग्लंडनें हिंदुस्थानी खलाशांना इंग्लंडमध्यें येण्याची बंदी करावी अशी शिफारस हौस ऑफ लार्ड्सनें केली त्यांतील उतारा पहाः—

" आपल्या देशानें ज्यांचे उपकार मानावे अशा शूर लोकांपैकीं कोणाची रोटी बंद व्हावी व आपल्या देशांतील प्रजाजनांच्या बोटी आपल्याच बंदरांत पूर्वेकडील नेटिव्ह लोकांनीं खुशाल आणाव्या असें कोणाहि ब्रिटिश मनाला वाटणार नाहीं. या गोष्टीचा विचार करतां शारीरिक, नैतिक, व्यापारी व राष्ट्रीय दृष्टीनें छाननी केली असतां आपल्या दर्यावर्दी विभागांत हिंदुस्थानी खलाशांची भरमसाट भर पडूं देण्याचे परिणाम नीट नाहींत हें ओळखून त्यास बंदी करणें हेंच श्रेयस्कर आहे."

" No British heart would wish that any of "
" the brave men who had merited so much of "
" their country should be without bread, whilst "
" natives of the East brought ships belonging to "
" our own subjects to our own ports. Consider- "
" ed therefore, in a physical, moral, commer- "
" cial and political view, the apparent consequ- "
" ences of admitting these Indian sailors largely "
" into our navigation, form a strong additional "
" objection to the concession of the proposed "
" privilege to any ships managed by them."

अशा गिल्ल्यामुळें हौस ऑफ कॉमन्सनें सर रॉबर्ट पीलच्या नेतृत्वाखालीं एक सिलेक्ट कमिटी नेमून तीस आपलें मत प्रदर्शित करण्यास सांगितलें. त्यावरून या कमिटीनें या प्रश्नावर मतें मागविलीं त्यांत कांहीं इंग्रज व्यापाऱ्यांची व इतर

गृहस्थांचीं मतें हिंदी नौकांबद्दल सहानुभूतीचीं होतीं हें स्पष्ट होतें. यांत मि. ॲलन गिल्मोर याचें म्हणणें असें होतें कीं हिंदुस्थानांत तयार केलेल्या बोटींचें भाडें कमी असतें व यामुळें परदेशांतील माल इंग्लंमध्यें आणणें कमी खर्चाचें होतें, व या हिंदुस्थानी बोटींना इंग्लंडमध्यें येण्याची बंदी केली तर इतर देशांच्या बोटींमधून आपला हिंदुस्थानांतील माल इंग्लंडला पाठविणें महाग पडेल, व याचा परिणाम या इंग्लिश व्यापाऱ्यांवर झाल्याशिवाय राहणार नाहीं. शिवाय इंग्लंमध्यें तयार केलेल्या बोटी हिंदी बोटींपेक्षां कमी टिकाऊ असतात, यामुळें इंग्लिश बोटीवरील मालाची वाहतुक नेहमींच महाग पडणार, व त्यामुळें इंग्लिश व्यापाऱ्यांचें नुकसान होईल, व त्यांना परदेशीं माल किफायतशीरपणें विकतां येणें अशक्य होईल. याचप्रमाणें जेम्स वॉकर नांवाच्या एका हिंदी जहाजांच्या मालकानें असें स्पष्ट सांगितलें कीं हिंदुस्थानांत बांधलेल्या बोटींचा व्यापार मला फार किफायतशीर पडतो. कारण, एकतर त्या इंग्लिश बोटींपेक्षां अधिक टिकाऊ असतात; शिवाय इंग्लिश जहाजांच्या कारागिरीपेक्षां हिंदुस्थानांतील बोटींची कारागिरी अधिक सुबक व उच्च प्रकारची असते. थॉमस टॉड नांवाच्या डोलकाठ्या तयार करणाऱ्या व्यापाऱ्यानें असा अभिप्राय नमूद केला कीं हिंदी लांकडाची हिंदुस्थानांत तयार केलेली डोलकाठी बोटीच्या सहा सात सफरी झाल्या तरी सुदृढ असते; पण तिच्या उलट इंग्लंडांत तयार केलेल्या डोलकाठ्या तीन सफरींतच नादुरुस्त होतात. मि. जॉन मोलमियर आपल्या कैफियतींत सांगतो कीं हिंदुस्थानांत तयार केलेले लांकडी सांचे, ढोण वगैरे सुंदर व अधिक टिकाऊ असतात. याप्रमाणें अनेक व्यापाऱ्यांनीं हिंदी बोटींची प्रशंसा करून त्याच खरेदी करण्याबद्दल व त्यांची रहदारी चालू ठेवण्याबद्दल आपला अभिप्राय व्यक्त केला. परंतु याविरुद्ध इंग्लंडांत जे बोटीचे कारखानदार होते त्यांनीं आपली बाजू अधिक रंगवून हिंदी जहाजांवरून मालाची वाहतुक चालू ठेवल्यास इंग्लंडचे बोटी करणारे कारखानदार खास बुडतील, व इंग्लंडांतील हा धंदाच नष्ट होईल असें मत दिलें ! या साक्षीपुराव्यांचा रिपोर्ट भक्कम सहाशें पृष्ठांचा आहे. तो १८१४ मध्यें पार्लमेंट पुढें सादर करण्यांत आला. त्यावर वादविवाद होऊन हिंदी बोटींना इंग्लंडमध्यें येऊं देण्यास कायदेशीर प्रतिबंध करण्यांत आला ! वरील सिलेक्ट कमिटीच्या रिपोर्टा अन्वयें पार्लमेंटनें हिंदी खलाशी व बोटी वापरण्यास मनाई करणारा कायदा पास केला ! यास ॲक्ट ५५ जॉर्ज ड चॅप्टर CXVI Section 6 असें म्हणतात. त्यांत असें म्हटलें आहे

कीं हिंदीं खलाशी इंग्लंडच्या राजाचे प्रजाजन असले तरी त्यांस ब्रिटिश मॅरिनर्स म्हणून गणलें जाणार नाहीं, व कोणतेंहि व्यापारी जहाज, मग तें इंग्रजी जहाज असलें तरी, त्यावरील खलाशांतील तीनचतुर्थांश खलाशी ब्रिटिशच असावयास पाहिजेत. अथवा रजिस्टर केलेल्या प्रत्यक्ष १०० टन वजनामागें ७ ब्रिटिश खलाशी हें प्रमाण जहाजाचें नसेल तर ती बोट जप्त करण्यांत येईल. ज्या बोटीं-वरील मास्टर ब्रिटिश मरीनर नसेल तिला लंडनच्या बंदरांत शिरतां येणार नाहीं. ईस्ट इंडिया कंपनीला १ ऑगस्ट १८१४ पर्यंत हिंदुस्थानांत बोटी बांधण्याचा परवाना होता, तो फक्त आणखी एक वर्ष वाढविण्यांत आला. याशिवाय ईस्ट इंडिया कंपनीच्या मालकीच्या बोटींना नॅव्हिगेशन लॉ ऑफ इंग्लंडच्या धर्तीवर रचलेले कडक निर्बंध घातले गेले. जॉर्ज ३ कायदा ३४ चॅप्टर ६८ मध्यें १२ कॅरोलिनामध्यें असलेले सूचक निर्बंध असे कीं गुडहोपच्या पूर्वेस व दक्षिणेस प्रवास करणाऱ्या इंग्लंडमध्यें तयार केलेल्या बोटींनाच मालाची नेआण करतां यावी. याच वर्षी ईस्ट इंडिया कंपनीला दिलेल्या व्यापारी मक्त्याचा परवाना काढून घेण्यांत आला व त्याच्या जहाजी काफिल्यास लिलांवांत काढण्यांत आलें ! हें सर्व केलें खरें, पण ब्रिटिश व्यापाऱ्यांचा व्यापारी लोभ व सतत युद्ध चालू राहिल्यानें व ब्रिटिश सरकारला पडणारी पैशाची टंचाई या दोन कारणांमुळें १८६३ पर्यंत या वरील कायद्याकडे कानाडोळाच करावा लागला व म्हणून हा काळपर्यंत म्हणजे सुमारें पन्नास वर्षें ईस्ट इंडिया कंपनीनें आपल्या बोटी बांधण्याचें काम हिंदुस्थानांतच चालू ठेवलें.

याप्रमाणें जहाजांच्या बांधकामावर इंग्लंडनें निर्बंध लागू केले, तर हिंदुस्थानांत स्थिर पद झालेल्या ईस्ट इंडिया कंपनी सरकारनें आपल्या बंदरांत उतरणाऱ्या सर्व मालावर इंग्रजी बोटीला ७½ टक्के तर इतर राष्ट्रांच्या व खास हिंदुस्थानच्याहि बोटींवर १५ टक्के जकात बसविली. तिचा अंमल प्रथम फोर्ट वुइल्यमच्या बंगाल सरकारनें १८११ मध्यें केला. त्याचीच नक्कल मद्रासच्या फोर्ट सेंट जॉर्ज सरकारनें १८१२ मध्यें, व मुंबईच्या फोर्ट सेंट डेव्हिड सरकारनें १८१३ मध्यें केली. प्रथमतः हे दर ब्रिटिशेतर सरकारास सररहा लागू केले, परंतु युद्धाच्या आंदोलनामध्यें डच, फ्रेंच या राष्ट्रांनीं आपापल्या राष्ट्राचे करारमदार करून आपल्या राष्ट्रांच्या जहाजांस ब्रिटिश व्यापारी जहाजांचेच कर असावेत, ज्यास्त असूं नयेत असें ठरवून घेतलें, व मग फक्त नुकसान झालें तें एकट्या हिंदुस्थानी बोटींचें !

याप्रमाणें हिंदुस्थानी बोटींना मज्जाव करण्यासाठीं केलेले ब्रिटिश पार्लमेंटचे

कायदे व ईस्ट इंडिया कंपनीच्या वेगळाल्या गव्हर्नरांनीं व गव्हर्नर-जनरलनें बसविलेले अधिकीचे जकाती दर-या दोन कारणांनीं हळू हळू हिंदुस्थानांतील बोटींच्या धंद्यास व सागरव्यापारास ओहोटी लागली व अखेरीस हिंदुस्थानचा सागरी व्यापार बुडाला, तसाच त्याचा स्वतःच्या देशांतील किनाऱ्यावरीलहि व्यापार बसत गेला. ही गोष्ट सर वुइल्यम् डिग्बी या ब्रिटिश गृहस्थानें आपल्या पुस्तकांत आंकडेवारीनें सिद्ध केली आहे. ते आंकडे पाहिले म्हणजे पाश्चात्य सागरसम्राज्ञीनें पौर्वात्य सागरसम्राटाला पद्धतशीरपणें मृत्युमुखापर्यंत कसें ओढत नेलें तें लक्षांत येतें.

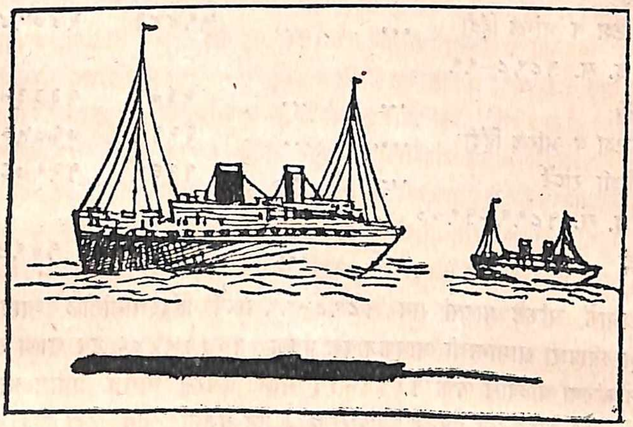
आंग्ल हिंदी व्यापारांत हिंदी जहाजांची संख्याः—

	बोटी	टन वजनी
इ. स. १८५७		
हिंदी	३४२८६	१२१९९५८
ब्रिटिश व आंग्ल हिंदी	५९४४१	२४७५४७२
इ. स. १८९८-९९		
हिंदी	२३०२	१३३३०३३
ब्रिटिश व आंग्ल हिंदी	६२१९	७६८५००९
परदेशी राष्ट्रें	११६५	१२९७६०४
इ. स. १८९९-१९००		
हिंदी	१६७६	१०९८१३

याप्रमाणें आंकडे पाहतां सन १८९८-९९ मध्यें हिंदुस्थानांतील व्यापारांत बोटींतून व्यापारी सामानाची आवकजावक एकूण १०३१५६४६ टन झाली त्यांत हिंदी लोकांच्या वांट्यास फक्त १३३३०३३ आले. परंतु याचेंच प्रमाण चाळीस वर्षांपूर्वीं हिंदी समुद्रांतील एकंदर व्यापाराचा $\frac{1}{3}$ टन वजनी भाग हिंदी लोकांच्याच हातीं होता.

इ. स. १७३६ ते १८६३ पर्यंत ईस्ट इंडिया कंपनीच्या ताब्यांतील मुंबईच्या गोदींत तयार केलेल्या लहान मोठ्या बोटी मिळून एकूण ३०० बोटी समुद्रावर तरू लागल्या व सन १७७८ ते १८५४ पर्यंत तयार केलेल्या ५६ बोटींपैकीं २६ बोटींचें वजनी प्रमाण ५०० ते १००० टन असून ३० बोटींवर १००० ते २३०० टन भरतां येत असे. याशिवाय समुद्रावरील संग्रामांत हिंदी बोटी व त्यांवरील खलाशी, स्वयंसैनिक, सैनिक, खाजगी सैनिक, व्यापारी वगैरे लोकांनीं जॉन आणि

कंपनीच्या बोटी व त्यांवरील सैनिकांस आपल्या अंगीं असलेली मर्दुमकी दाखवून आपल्या तलवारीचें पाणीहि पुष्कळदां पाजलें होतें, व ब्रिटिशांपेक्षां आमच्या हिंदी बोटी व हिंदी माणसें सरस आहेत हें अनेकदां निर्देशनास आणून दिलें होतें. ईस्ट इंडिया कंपनीशीं हिंदी महासागरांत व सिंधुसागरांत सिंधचे जाठ, कच्छचे नाखवा, गुजरातचे कोळी, काठियावाडचे घोगरिया, अलिबाग–मालवणचे मराठे, भंडारी व कोळी, व इतर डोम, आयर वगैरे हिंदवासीयांनीं झुंज देऊन परदेशी आक्रमणास विरोध केला होता याची भरपूर साक्ष त्याकाळचा इतिहास देत आहे. प्रतिकूल काल व संघटनेचा अभाव, राष्ट्रीयवृत्तीची उणीव, परकीयांस फाजील विश्वासानें वागविण्याचा देहगत स्वभाव—इत्यादि अनेक कारणांनीं हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्याचा व त्याबरोबरच वैभवाचा नाश होऊन हिंदुस्थानी जहाजांवरील



चित्र नं. ६ तौलनिक जहाजी टनेज प्रमाण

ग्रेट ब्रिटन	हिंदुस्थान
१७९,८४,१५८ टन	१६३८५३ टन

निशाण खालीं पडलें! पण तें सागरावरील युद्ध खेळणाऱ्या गड्यांच्या पराक्रमांत अगर कौशल्यांत किंवा युक्तींत कमीपणा म्हणून किंवा ब्रिटिशांचा पराक्रम सरस म्हणून नव्हे. सागरावर अप्रतिहत संचार करणाऱ्या नौकासमुदायास तेवत ठेवण्यासाठीं हिंदुस्थानांतील सबंध समुद्रकिनाऱ्या-

चर बोटी बांधणाऱ्या गोदी सर्वत्र पसरल्या होत्या व त्यांपैकीं अलीबाग, अगाशी, विजयदुर्ग, मालवण, कछमांडवी, भावनगर, वसई, कालिकत ट्रिंकोमाली, मच्छलीपट्टम, कोरिंगापट्टम, कलकत्ता, बलसोर, सिलहट, डाक्का, चितागांग हीं गांवें विशेष प्रसिद्ध आहेत. या सर्व गोद्यांतील तयार झालेल्या बोटी ईस्ट इंडिया कंपनीनें हिंदुस्थानांतच आपल्या कारागिरांकरवीं बांधलेल्या बोटींस हार जाणाऱ्या नव्हत्या; इतकेंच नव्हे तर कधीं कधीं त्या अधिक सरस असत यासंबंधीं खास इंग्रज लेखकांचे पुरावे यापूर्वीं दिलेच आहेत. इंग्रज वीरांच्या तोंडाचें पाणी पळविणाऱ्या आंग्र्यांचें आरमार नागोठण्याच्या खाडींतच तयार झालें होतें. या सर्व गोष्टींचा इतिहास आज फारसा लिहिलेला सांपडत नाहीं व जो थोडासा ईस्ट इंडिया कंपनीच्या लोकांनीं लिहिलेला होता तो १८६० च्या कायद्यान्वयें नष्ट करण्यांत आला व तोहि हिंदुस्थानच्या अपकर्षाच्या दृष्टीनें ! या सर्व नौकाबंधन कारागिरांत आज आपणांस मुंबईच्या फक्त वाडिया कुटुंबाचें नांव ऐकू येतें, परंतु तेंहि या घराण्यानें ईस्ट इंडिया कंपनीच्या गोदींत काम केलें म्हणून. वाडिया कर्तृत्ववान नौकाबंधक आहेत यांत शंकाच नाहीं, पण वाडियांच्या प्रमाणेंच आजच्या या हतभागी देशांत त्यांच्या वैभवकाळीं अनेक नौकाबंधक कुटुंबें तज्ज्ञ म्हणून होतीं, व त्यांच्याच कर्तबगारीचें फळ म्हणजे त्यावेळचे सागरआरमार व व्यापारी जहाजें हें होतें हें कृतज्ञता बुद्धीनें व आदरानें प्रत्येक हिंदवासीयानें लक्षांत ठेवणें अवश्य आहे. देशाकरितां धारातीर्थीं देह ठेवणाऱ्या असंख्य निनावी सैनिकांस तिलांजलि देण्याचा प्रघात आज सर्रास मान्यता पावलेला आहे. या वीरांचीं स्मारकें उभारण्यांत येतात. तसेंच या हिंदवासी नौकाबंधक हिंदी अज्ञात राष्ट्रपुत्रांचें स्मारक उभारलें गेलें पाहिजे; कारण त्यांत हिंदुस्थानच्या सागरवर्चस्वाचें प्रतीक बिंबणार आहे. असो.

याप्रमाणें प्रथमतः ब्रिटिशांनीं राष्ट्रीय वर्चस्व व नंतर औद्योगिक वर्चस्व स्थापन करून हिंदवासीयांची सर्व बाबतींप्रमाणें सागरकौशल्यांतहि नालस्ती करून हिंदुस्थानवर पूर्ण प्रभुत्व स्थापण्यासाठीं तीन प्रकारचे प्रयत्न सतत सुरू ठेवले. प्रथमतः स्वातंत्र्यापहार, नंतर जितांच्या मनांत न्यूनगण्ड (Inferiority complex) उत्पन्न करणें व त्याच्या पायावर आपलें आधिभौतिक व नैतिक वर्चस्वाचा पगडा बसविणें, आणि नंतर त्यांच्याशीं न्यायी वर्तनाचें बाह्यस्वरूप दाखवून, व्यापारांत त्यांस नालायक ठरवून त्यांतून त्यांची हाकलपट्टी करणें व त्यांच्या उद्योगधंद्यांचा नाश करणें. या तीन युक्त्यांनीं हिंदवासीयांचा कोंडमारा करून त्यांनीं हिंदवासीयांवर मात केली.

ती कशी ती पहा. प्रथमतः बोटीच्या बांधकामाच्या धंद्यास खीळ घातली; नंतर डाक्याच्या तलम मलमली करणाऱ्या कोष्टयांचे अंगठे कापून त्यांचा धंदा बसविला आणि अशा रीतीनें मँचेस्टरचा माल पुढें आणला.

यानंतर लांकडी जहाजांस पोलादी आवरण घालून वाफेच्या शक्तीचा उपयोग बोटी हाकलण्याकडे होऊं लागला व हिंदी नौकाबंधनाचें काम सुधारलेल्या शास्त्रीय शोधामुळें मागें पडलें. त्यांत हिंदवासीयांची प्रगति नसल्यामुळें जुनाट पद्धति मागें पडून नवीन शास्त्रीय पद्धतीच्या बांधीव बोटी पुढें सरसावल्या व हिंदुस्थानचा नौकाबंधनाचा व्यापार बुडाला, असा प्रचारहि इंग्रजांकडून करण्यांत आला. सकृद्दर्शनीं हें बरोबर वाटतें, पण तें कसें खोडसाळपणाचें आहे हें पाहणें अवश्य आहे.

मुंबईच्या गोदींत सन १८३९ ते १८५७ पर्यंत पोलादी आवरणाच्या व बाष्पशक्तीनें चालविल्या जाणाऱ्या कित्येक बोटी तयार केल्या होत्या व त्यांपैकीं "फिरोज" नांवाची बोट १४५० टनी युद्धनौका होती व याशिवाय २०४ ते १५०० टनी पोलादी बोटी अनेक तयार केल्या गेल्या. "सेमिरामिस" ही १०३१ टनी व वरील १४५० टनी "फिरोज" बोट या हिंदुस्थानांतच हिंदी कारागिरांनींच तयार केल्या होत्या. त्या लोखंडी पत्र्याच्या व बाष्पशक्तीनें चालणाऱ्या होत्या, इतकेंच नव्हे तर या दोन्ही बोटींनीं ब्रिटिशांच्या हिंदी महासागरांतील व बंगालच्या उपसागरांतील युद्धांत उत्कृष्ट कामगिरीहि बजावली होती. याचप्रमाणें सिंधुनद, टायग्रीस नदी, युफ्रेटिस इत्यादि नद्यांवर संचार करणाऱ्या बाष्पशक्तीच्या लोखंडी बोटी मुंबईच्या गोदींत तयार झाल्या होत्या. मग "बोटींच्या बांधकामांत बाष्पशक्ति व लोखंड यांचा उपयोग होऊं लागल्यामुळें हिंदी नौकाबंधनाचा व्यापार सहजच बुडाला" या म्हणण्यांत अर्थ काय? खरा प्रकार असा आहे कीं जिंकलेल्या देशांतील बुद्धिमान कारागीर व कर्तृत्वसंपन्न लोकांस मागें टाकून आपल्या देशांतील माणसांस व कर्तृत्वशक्तीस उत्तेजन देऊन आपण आपला इंग्लंड देश समृद्ध करावयाचा ही तत्कालीन राज्यकर्त्यांची मनोवृत्ति होती, व यामुळेंच हिंदी कलाकुसरी मागें पडाव्या असलेच कायदे हेतुपुरस्सर करण्यांत आले. याबद्दल त्याकाळच्या हिंदुस्थानच्या हितास जपणाऱ्या प्रतिनिधींनीं वारंवार ओरड केली. पण त्यांचें ऐकतो कोण? हिंदुस्थानांत मुबलक लांकूड व लोखंड असतां या देशांत बोटी बांधण्याचा धंदा खास वाढीस लागला असता, पण मग त्याचा परिणाम थोडाबहुत ब्रिटनमधील बोटींच्या बांधकामावर निर्वाह करणारांवर झालाच असता,

आणि हेंच खरें ब्रिटिश व्यापाऱ्यांस होऊं द्यावयाचें नव्हतें. ब्रिटिश व्यापाऱ्यांचें ब्रिटिश सरकारवर पार्लमेंटमध्यें साहजिकच दडपण असे. राजानें वस्तुतः आपल्या प्रजेचें कल्याण हें प्रथम व आद्यकर्तव्य मानलें पाहिजे, पण परदेशी राज्यकर्त्यांना स्वदेशस्थांच्या हिताइतकेंच तें महत्त्वाचें वाटलें नाहीं. या मुद्याचें विवेचन बॅरिस्टर हाजी यांनीं आपल्या " एकॉनॉमिक्स ऑफ शिपिंग " नांवाच्या पुस्तकांत विस्तृतपणें केलेलें आहे.

समुद्रकिनाऱ्यावरील सर्व देशांची भरभराट त्यांच्या सागरव्यापाराशीं बरीच निगडित असल्यानें तीं तीं राष्ट्रें आपल्या देशाच्या सागरव्यापाराची प्रगति होण्याकरितां सरकारी तिजोरींतून हजारों रुपये खर्च करितात व नौकाव्यापारास मदत करतात हें स्पष्ट होण्यासाठीं प्रत्येक राष्ट्र आपापल्या नाविक व्यापारास मदतीप्रीत्यर्थ कसा खर्च करतें त्याचे कांहीं आंकडे पहा.

राष्ट्र	पौंड =		रुपये
ग्रेट ब्रिटन व वसाहती ...	९,६९८,३८४	=	३,२०,७९,२३५- ०-०
फ्रान्स	१३,४२३,७३७	=	४,१९,४९,१७८- ०-०
जर्मनी	२,३०१,०२९	=	७१,९०,७१५- ०-०
रशिया	१,८७८,३२८	=	५८,६९,७७५- ०-०
ऑस्ट्रिया-हंगेरी ...	२,९८४,५३०	=	९३,२६,६५६- ४-०
इटली	३ ८७२,९१७	=	१,२१,०२८६५-१०-०
स्पेन	३,१५०,०१२	=	९८,४३,७८७- ८-०
जपान	५,४१३,७००	=	१,६९,१७,८१२- ८-०
युना. स्टे. ऑ. अमेरिका ...	२,६९५,२८७	=	८४,२२,७७१-१४-०
ब्राझिल	१,३००,०००	=	४०,६२,५००- ०-०
नॉर्वे	१,१०२,१४३	=	३४,४४,१९६-१४-०
नेदरलंड (हॉलंड) ...	८८०,०११	=	२७,५०,०३४- ६-०
स्वीडन	२७७,७५२	=	८,६७,९७५- ०-६
काइल	२५३,१९५	=	७,९१,२३४- ६-०
डेनमार्क	१४५,०००	=	४,५३,१२५- ०-०
मेक्सिको	७५,०००	=	२,३४,३७५- ०-०
बेलजम्	५५,८७०	=	१,७४,५९३-१२-०
ईजिप्त	५४,५१२	=	१,७०,३५०- ०-०
पोर्तुगाल	५०,०००	=	१,५६,२५०- ०-०
	४९,६१,१४०७		१५,६६,००७,४३१-२-६

(एक्सचेंज रेट १ पौंड = ३ रु. २ आ. ० पै.) हाजीचें सदरहू पुस्तक, पृ. ३३३.

वरील आंकड्यांवर नजर दिल्यास स्वदेशांतील व्यापारी जहाजांच्या आरमारांस सर्व राष्ट्रें केवढी प्रचंड मदत करितात तें दिसतें. हे आंकडे फार जुन्या काळचे म्हणजे १९०८–०९ मधले आहेत तरी ते ग्राह्य धरून कल्पना करण्यास मदत करणारे आहेत. त्यानंतर पहिलें महायुद्ध १९१४ मध्यें सुरू झालें त्यानंतरच्या कालांत तर या आंकड्यांत भयंकरच वाढ झालेली आहे हें स्पष्ट आहे.

ग्रेट ब्रिटन आपल्या देशाच्या नौकाव्यापारास पुढीलप्रमाणें सहा तऱ्हांनीं मदत करतें.

(१) Appropriation for naval reserves.
(२) Admiralty Subventions.
(३) Government loans at low rates of interest.
(४) Mail Sub-ventions.
(५) Colonial Sub-ventions.
(६) Indian Sub-ventions.

आपल्या देशाचें आरमारी खातें सुसज्ज रहावें म्हणून रॉयल फ्लीट रिझर्व्हमधील अधिकारी व खलाशी यांचे पगार, भत्ते व नैमित्तिक बाबी म्हणून यापैकीं व्यापारी जहाजांवर नोकरी करणाऱ्या लोकांसाठीं ग्रेट ब्रिटनचें सरकार दरवर्षी ४५०००० पौंड खर्च करतें. याचा उपयोग ब्रिटिश सरकारला युद्धकाळांत होतो हें खरें, तथापि शांतता काळांत याच लोकांसाठीं होणारा खर्च सरकारी तिजोरींतून मिळतो त्याचा फायदा जहाजी कंपन्यांस सतत मिळत राहतो व त्यायोगें त्याहि कंपन्यांचा फायदा होतो हें लक्षांत ठेवणें अवश्य आहे. याशिवाय आरमारी खात्याला युद्ध-प्रसंगीं मदतगार बोटी म्हणून उपयुक्त होणाऱ्या पद्धतीच्या जागीं आतां स्वल्पव्याज पद्धतीनें आरमारी खातें वेगळाल्या कंपन्यांस कर्जाऊ पैसे देतें व त्याचा फायदा पुष्कळ कंपन्यांस मिळतो. क्युनार्ड स्टीमशिप् कंपनीला याप्रमाणें आरमारी पद्ध-तीनें १९०३ ते १९२७ पर्यंत मक्तेदार या नात्यानें प्रतिवर्षी २२,८१,१७० रुपये मिळत असत. याच क्युनार्ड कंपनीला शें. २॥· प्रमाणें २६,००,००० कर्ज देण्यांत आलें होतें. कंपनीला स्वतःच्या नांवावरहि एवढें कर्ज उभारतां आलें असतें हें खरें, कारण तिची इभ्रत व मिळकत लोकांच्या डोळ्यांत भरण्या-

सारखीच होती, पण हें व्याज निदान ५ टक्के व्याजापेक्षां कमी दरानें मिळालें नसतें तेंच ब्रिटिश सरकारच्या तिजोरींतून शेंकडा २ कमी व्याजानें मिळालें हा कंपनीचा केवढा तरी मोठा फायदा होय. याचा फायदा राष्ट्रास युद्धाच्या वेळीं द्रुतगतीच्या मदती बोटी मिळण्यांत झाला व झाला असता हें खरें, तरी व्यापारी जहाजी कंपन्यांच्या वाढीकडे याप्रमाणें राष्ट्रीय सरकार मदत करतें ही गोष्ट सिद्ध होते.

वरील मदतीशिवाय अगदीं प्रत्यक्ष उत्तमांतील उत्तम मदत म्हणजे वेगळाल्या देशांत दर आठवड्यास आपल्या देशांतील पत्रें, रजिस्टर्स, मनीऑर्डर्स, पार्सलें वगैरे जिनसा पाठवावयाच्या त्याचीं कंत्राटें जहाजी कंपन्यांस विशेष सवलतीनें देणें या प्रकारास डाक मदत (mail subvention) म्हणतात. ही मदत आपल्या जहाजी कंपन्यांस देण्याची पद्धत १८३८ मध्यें सुरू करण्यांत आली. यासाठीं पेनिनशुलर कंपनीला ब्रिटिश सरकारनें डाकेचें कंत्राट दिलें व पुढें १८४५ सालीं या कंपनीचें नांव पी. अँड ओ. अर्थात् पेनिनशुलर अँड ओरिएंटल कंपनी बदलून हिचे मार्फतीनें इंग्लंड, स्पेन व पोर्तुगाल या देशांशीं डाकेचा व्यवहार सुरू झाला व त्याची वाढ होतां होतां दर आठवड्यास ही डाकबोट सुएझच्या पलीकडे मुंबई, कलकत्ता, व ऑस्ट्रेलियापर्यंत जाऊं लागली. अर्थात् हा दूरवरचा प्रवास सारखा चालू ठेवून वेळच्या वेळीं डाक पोंचविण्यास द्रुतगतीच्या वाढत्या बोटी ठेवणें हें बोटकंपनीस क्रमप्राप्तच होतें, व दर आठवड्यास मिळणाऱ्या हमखास डाकेचें भाडें जबरदस्त मिळूं लागल्यानें या कंपनीची पाहतां पाहतां अनपेक्षित भरभराट होऊं लागली. हें भाडें वारेमाप पद्धतीनें कंपनीस मिळत असे हें डॉ. मीकर यांनीं आपल्या " हिस्टरी ऑफ स्टीमशिप् सबसिडीज् " नामक ग्रंथांत स्पष्ट शब्दांत सांगितलें आहे. हा ग्रंथकार लिहितोः—

" That if, at times, the subventors, were exorbitant, we must consider the urgent necessity for the Government to keep up regular communications with the distant eastern colonies, especially with India, the transcendous our difficulties to be overcome and the onerous terms of the contracts. "

अर्थः—" दिली जाणारी डाकमदत कधींमधीं वारेमाप असली तरी अतिपूर्व वसाहतींशीं, व विशेषतः हिंदुस्थानशीं न चुकतां संबंध तेवत ठेवण्याची सरकारला किती गरज होती व हा संबंध ठेवण्यांत किती भयंकर संकटें होतीं व कंत्राटाचे दर केवढे डोईजड होते हें लक्षांत ठेवणें अवश्य आहे. "

याच प्रकारची मदत अटलांटिकमध्यें प्रवास करणाऱ्या क्युनार्ड स्टीमशिप् कंपनीलाहि देण्यांत येत असे व ही मदत पोस्ट खात्यापेक्षां प्रत्यक्ष सरकारी मदत म्हणून देण्यांत येत असे. कारण इतर लाइन कंपन्यांना केवळ पोस्टाचें डाकेचें काम करण्यास्तव डाकमदत म्हणून या मदतीपेक्षां फार कमी मिळत असे. अशा प्रकारचीं डाकबोटीचीं कामें दहाबारा ब्रिटिश कंपन्यांना मिळतात व त्यांस सरकारकडून मदत मिळते. ती कशी याची कल्पना पुढील कोष्टकावरून सहज येईल.

बाष्पनौका मंडळाचें नांव	कामगिरी कोठून कोठें	सन १९१३–१४ मध्यें दिलेली रकम
१ पेनिनशुलर अँड ओरिएंटल स्टीमनॅव्हिगेशन कंपनी.	ब्रिंडिसी, मुंबई, शांघाय व अॅडिलेड.	३०५,००० पौंड
२ व्हाइट स्टार लाइन.	युनायटेड किंगडम ते युनायटेड स्टेट्स अमेरिका.	७३,७२३
३ क्युनार्ड लाइन	,, ,, ,,	६८,०३३
४ रॉयल मेल स्टीम पॅकेट कंपनी.	यु. के. ते वेस्ट इंडीज्, साउदम्मटन ते ब्राझिल व रिव्हरप्लेट.	६३,०००
५ कॅनेडियन पॅसिफिक रेल्वे कंपनी.	यु. के. ते कॅनडा, जपान व हाँगकाँग.	२१,००२
६ एस्. ई. अँड सी. आर. कंपनी.	डोव्हर ते कॅले व फुकस्टन ते बुलन.	४५,०००
७ पॅसिफिक स्टीमनॅव्हिगेशन कंपनी.	लिव्हरपूल ते फाकलंड आयलंड, लिव्हरपूर ते कॅलेओ, व पनामा ते वालपरेसो.	३३,०८४
८ आफ्रिकन एस्. एस्. कंपनी अँड ब्रिटिश अँड आफ्रिकन एस्. एन्. कंपनी.	युनायटेड किंगडम ते वेस्ट कोस्ट ऑफ आफ्रिका.	२३,४७५

कलोनियल सब्व्हेनूशन्स म्हणजे वसाहती व इंग्लंड यांजमधील दुवा कायम ठेवण्यासाठीं जाणाऱ्या–येणाऱ्या बोटींना सरकारी मदत. ही दोन प्रकारची असते. पहिली पद्धत म्हणजे दोन्ही देशांतील डाक आणणें व परत करणें याबद्दलचें भाडें, व दुसरी पद्धत म्हणजे दोन्ही देशांतील व्यापारवृद्धीसाठीं विशिष्ट गोष्टी, उदाहरणार्थ केळीं, इंग्लंडमध्यें आणून सोडणें व तो व्यापार वाढविणें याप्रीत्यर्थ विशिष्ट मदत. या प्रकारची मदत १९१२–१३ सालीं इंग्लंडनें ब्रिटिश-ग्वायना व बार्बाडोज् या दोन देशांत पंधरवाड्यास डाक पोंचवणें व परत नेण्यासाठीं बोटी चालू करण्यासाठीं म्हणून रॉयेल मेल पॅकेट स्टीमकंपनीला ३, ८०, १९३ रुपये दिले होते. याचप्रमाणें १९०० मध्यें एल्डर डेम्स्टर कंपनीशीं ब्रिटिश गव्हर्नमेंटनें केलेल्या करारान्वयें या कंपनीनें इंग्लंडला जमेकाहून फळफळावळें आणून पोंचवावीं लागत व प्रत्येक सफरीच्या वेळीं २० हजार केळींचे घड भरून आणावे किंवा वेळेवर विकतहि घ्यावे अशी योजना केली होती. यायोगें जमेका व इंग्लंडमधील फळांचा व्यापार वाढवावा असा हेतु होता. डाकेला द्यावयाच्या पैशापैकीं कांहीं भाग कॅनडा, ऑस्ट्रेलिया, न्यूझीलंड, दक्षिण आफ्रिका, बार्बेडास, ग्वायना, त्रिनिदाद, फाकलंड आयलंड, सीलोन, स्ट्रेटससेटलमेंट, हाँगकाँग व पश्चिम आफ्रिकन वसाहती यांजपासून घेण्यांत येई व अशा रीतीनें ब्रिटिश बोटकंपनीला मदत करण्यांत येत असे.

इंडियन सबव्हेनूशन्सः–हिंदुस्थानच्या लोकांनीं चालविलेल्या बोटींचा व्यापार १८६३ नंतर पार बुडाला व हिंदुस्थान सरकार जरी या देशावर राज्य करीत असलें तरी हिंदुस्थानला बोटींचा राष्ट्रीय धंदा नसल्यामुळें हिंदुस्थान व इंग्लंड या देशांतील व्यवहार इंग्रजी बोटकंपन्यामार्फतच चालतो व म्हणून याप्रीत्यर्थ होणारा सर्व खर्च इंग्रजी कंपन्यांसच मदतीदाखल मिळतो, व म्हणून त्या गबर बनतात. हिंदुस्थानचा समुद्रकिनारा मोठा असूनहि त्यावरील किनारा व्यापारहि या देशांतील व्यापाऱ्यांसाठीं राखून ठेवलेला नसल्यामुळें परदेशी कंपन्यांस चांगलेंच फावतें. यामुळें या देशांतील बोटींचा धंदा परदेशी कंपनीच्या चढाओढींत टिकूं शकत नाहीं. ब्रिटिश इंडिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी या इंग्रजी कंपनीला हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरील डाक पोंचविण्याचा मक्ता दिला गेला होता व त्याकरतां तिला १९२१–२२ सालीं १०,१२,००० रुपये दिले गेले होते व हाच मक्ता पुढें दहा वर्षांच्या करारानें याच कंपनीला १५ लक्ष रुपयांवर देण्यांत आला हें लक्षांत ठेवण्यासारखें

आहे! याखेरीज पी. अँड ओ. कंपनीला हिंदुस्थानच्या तिजोरींतून मार्सेल ते मुंबई–शांघाय–अॅडिलेडपर्यंत डाक पोंचविणें व आणणें यासाठीं प्रतिवर्षी ६ लक्ष ते ७॥ लक्ष रुपये दिले जातात. याच रकमा जर हिंदी कंपन्यांस देण्यांत येत्या तर हिंदी बोटकंपन्यांची स्थिति अवश्य सुधारली असती. पण नावडतीचें मीठ आळणी ना!

इतर राष्ट्रांकडे पाहतां प्रत्येक राष्ट्राचें सरकार आपल्या राष्ट्रांतील जहाजी व्यापारास अनेक रीतीनें उत्तेजन देऊन आपल्या राष्ट्रांतील बोटींस संरक्षण व मदत पोंचवितें व म्हणून त्या सर्व देशांत बोटींचा धंदा ऊर्जितावस्थेस पोंहोचतो व ते सर्व देश समुद्रावर सुखसंचार करून संपन्न होतात. अमेरिकेची डाक जगाच्या पाठीवर कोठेंहि जायची तर ती अमेरिकन बोटींतूनच गेली पाहिजे असा त्या देशाचा कायदा आहे. फ्रान्सचें सरकार आपल्या फ्रेंच बोटींना प्रतिवर्षी नाना प्रकारें ४ कोटी १९ ल. ४९ ह. १७८ रु. मिळवून देतें. यामुळें १९२४ मध्यें फ्रान्सच्या हातीं १०० टन व त्यापेक्षां अधिक वजन नेणाऱ्या १७०० बोटी होत्या व त्यांचें एकंदर वजनी टनांचें प्रमाण ३५३७३८२ टन होतें, व ही वाढ पहिल्या महायुद्धानंतरच्या काळांतली आहे. फ्रान्सचें सरकार पुढीलप्रमाणें उत्तेजन देतें:— (१) कन्स्ट्रक्शन बौंटीज्, (२) नॅव्हिगेशन बौंटीज्, (३) इक्विपमेंट बौंटीज्, (४) फिशिंग बौंटीज्, (५) मेल सबव्हेनशन्स, (६) पेमेंट ऑफ सुएझकनाल-ड्यूज्, (७) कन्स्ट्रक्शनलोन्स, (८) प्रेफरेन्शल रेल्वे रेट्स्, व (९) रिझर्व्हेशन ऑफ कोस्टवाइज् ट्रेड. आपल्या देशांतील व्यापारी बोटींचा काफिला वाढविण्यासाठीं फ्रान्सनें १८८१ सालीं पहिला कायदा पास केला.

जपाननेंहि आपल्या देशाचा व्यापार वाढवून आरमारी शक्ति वाढविण्यासाठीं असेच प्रयत्न केले. चीन–जपान युद्धानंतर १८९६ मध्यें जपाननें आपलें आरमार व व्यापारी जहाजें वाढविण्यासाठीं नवा कायदा करून त्यांतून कन्स्ट्रक्शन व नॅव्हिगेशन बौंटीज् जपानी कंपन्यांना देण्यास प्रारंभ केला, व तत्पूर्वी सागरांतून डाक पोंचविण्यासाठीं प्रतिवर्षी जपान १५६२५०० रुपये देत असे. १८९६ च्या कायद्याप्रमाणें पोलादी बोटीसाठीं दर टन वजनामागें १२ येन मदत देण्यांत येई, ती ७०० ते १००० टन बोटीला व याहून मोठ्या बोटींना टनामागें २० येन बोटी कारखानदारास मिळत असत. याशिवाय जपानांत तयार होणारीं अश्व-

गतीचीं यंत्रें बोटीवर लावणारांस प्रत्येक अश्वशक्तीवर ५ येन देण्यांत येत असत व या रीतीनें स्वदेशांत पोलादी आवरण व यंत्रें तयार करविण्याच्या धंद्यास उत्तेजन देण्यांत येई. याशिवाय जपानी लोकांच्या मालकीच्या बोटी व्हाव्या म्हणून उत्तेजनार्थ दरताशीं १० नॉट्स जाणारी १००० टनी बोट १००० मैल समुद्रावर जाऊं लागल्यास तिला सफरी मदत (navigation bounty) दर टनामागें २५ येन देण्यांत येऊं लागले. हा कायदा पुढें १८९९ मध्यें बदलून वरील मदत कांहीं विशिष्ट कंपन्यांसच देण्यांत आली. याशिवाय स्वराज्यांतील खलाशी तयार होऊन सैन्य तयार होण्यासाठीं म्हणून जपान वरील मदतीशिवाय खलाशी शिक्षणास मदत, लाइफ बोट बौंटीज् व फिशिंग बौंटीज् अशीहि मदत जपानी बोटकंपन्यांस देत असे. याच नमुन्यावर इतरहि राष्ट्रांनीं या धंद्याच्या वाढीचे प्रयत्न केले.

आपल्या या हिंदुस्थान देशांत मात्र नांव "हिंदुस्थान सरकार," पण मदत मिळते ती हिंदुस्थानाबाहेरील इंग्रजी जहाजकंपन्यांना व याचें कारण काय? तर हिंदुस्थानांत बाष्पशक्तीच्या पोलादी बोटी बांधण्याचा धंदा नाहीं! आतां हा धंदा या देशांत ऊर्जितावस्थेस कां आला नाहीं तें पाहूं या.

जगताच्या नकाशावर दृष्टिक्षेप केला तर भूपृष्ठाच्या छतावर झुंबर लावल्याप्रमाणें हा रमणीय, सुफल, शस्यश्यामल हिंदुस्थान देश समुद्रपृष्ठावर लोंबत असलेला असा नयनमनोहर देखावा दिसतो. याचेभोंवतीं सुमारें ४००० मैल लांबीचा समुद्रकिनारा पसरला असून त्यावर मोठालीं नामांकित बंदरेंहि आहेत, व हा देश सुजल व सुपीक असल्यानें इतरत्र कोठेंहि न मिळणारा सर्व कच्चा माल या देशांत मुबलक सांपडतो. यामुळें या देशाची ठेवणच समुद्रव्यापारासाठीं अत्यंत सोयीची असून एकोणीसाव्या शतकाच्या मध्यापर्यंत गेलीं ८००० वर्षें तरी या देशाचें सागरवर्चस्व असून त्याचा सागरव्यापार फार दूरवर पसरला होता व हिंदु लोकांनीं आपल्या वसाहतीहि फार दूरवर पसरल्या होत्या हें निर्विवाद ऐतिहासिक सत्य आहे. इतर देशांप्रमाणेंच या देशांत विस्तीर्ण नद्या असून त्यांवरून बोटींचा व्यापार व धंदा वाढूं शकला असता, व शिवाय जवळपासच्या बंदरांमधील व्यापारहि जहाजी धंद्यावर वाढवितां आला असता. परंतु या देशावर राज्य करणाऱ्या सरकारनें आपल्या राज्याच्या सोयीसाठीं म्हणून जी रेल्वेपॉलिसी स्वीकारली तिच्यामुळें या देशांतील जहाजी व्यापारावर अनिष्ट परिणाम झाल्याशिवाय राहिला

नाहीं. हुगळी नदीवरील जहाजी व्यापार बंगालला पुरेसा झाला असता. याप्रमाणें रंगून, कराची याभोंवतीं पसरलेल्या प्रदेशांत उत्तम गहूं, तांदूळ होतो. याचप्रमाणें मलबार किनारा व मद्रासचा पूर्व किनारा यावरहि सुंदर बंदरें असल्यानें या प्रदेशांत किनाऱ्यावरील व्यापार चालण्यास कांहीं हरकत नव्हती, परंतु हिंदुस्थानांत सर्वत्र पसरलेल्या रेल्वे रुळांचें जाळें पाहिलें म्हणजे त्यांच्या सोयीसाठीं या किनाऱ्यावरील व्यापाराची कशी दुर्दशा करण्यांत आली आहे तें दिसतें. समुद्रावरून ज्या जागीं एका ठिकाणाहून दुसऱ्या जागीं जलद जातां येईल त्या ठिकाणचा प्रवास आज रेल्वेने अधिक दिवस खर्च करून करावा लागतो व याचें कारण रेल्वेच्या भाड्यांचें धोरण असावें हें स्पष्ट दिसतें. पूर्वपश्चिम मार्गावर हजारों मैलांवर पसरलेल्या देशाचें दळणवळण समुद्रावरून होण्यास व त्यासाठीं सागरव्यापार व वाहतुक वाढीस लागणें हा हिंदुस्थानचा स्वाभाविक व सहजसुलभ हक्क होता हिकडे या देशाच्या हिताची काळजी वाहणाऱ्या सरकारचें लक्ष असावयास पाहिजे होतें, पण तें तसें नव्हतें. यास अनेक कारणेंहि असतील, नाहीं असें नाहीं. परंतु कारणें कोणतींहि असलीं तरी त्यायोगें हिंदुस्थान देशाच्या राष्ट्रीय हिताची पायमल्ली झाली आहे हें कोणालाच नाकारतां यावयाचें नाहीं.

हिंदुस्थान देश आधुनिक काळांत औद्योगिक व व्यापारी दृष्टीनें मागासलेला राहिला याचें मुख्य कारण म्हणजे या देशांतील दूषित रेल्वेधोरण होय. असें अनेक वेळीं लोक प्रतिनिधींनीं आपल्या भाषणांतून व लेखांतून घोषित केलें आहे व हेंच कारण व्यापारी जहाजी धंदा मागसण्यास लागू आहे. कराची, मुंबई, मद्रास, कलकत्ता, रंगून ते अमेरिका, युनायटेड किंगडम व युरप या देशांत जाणाऱ्यायेणाऱ्या बोटींचें मार्ग म्हणजे या बंदरांकडे जाणाऱ्या रेल्वेचे सागरावरील मार्ग होत, हिंदुस्थानमधील रेल्वेचे भाडयाचें धोरण हें जसें हिंदी औद्योगिक धंद्यास घातुक तसेंच परदेशी जहाजी कंपन्यांचें धोरणहि या देशांतील उद्योगधंद्यांची गळचेपी करणारें आहे. इंग्लंड, फ्रान्स, डच, जर्मन व जपाननें या देशांत आपापलीं निर्गत व्यापारी केन्द्रें ठेविलीं असून त्यांना त्या त्या देशांतील जहाजी कंपन्यांचा भरपूर पाठिंबा असतो. प्रत्येक देशांतील स्टीमशिपकंपन्या आपापल्या देशाचें हित हिंदुस्थानांतून काढण्यासाठीं तत्परता दाखवितात, पण हिंदुस्थानचें राष्ट्रीय हित पाहणाऱ्या केंद्राची सोयच आमच्या या देशांत नाहीं. या देशांतील आयातनिर्यात व्यापारावर बाहेरील राष्ट्रांचेंच वर्चस्व अधिक असलेलें दिसतें. यामुळें

परदेशी व्यापार करणाऱ्या हिंदी संस्थांकडे या सर्व कंपन्यांचें दुर्लक्ष होतें, व प्रत्येक राष्ट्राची जहाजी कंपनी आपापल्या देशाचे व्यापारी कंपनीस माल पाठविण्यास अधिक मदत करते, व बिचाऱ्या हिंदी व्यापाऱ्यांस या परदेशी बोटींवर अवलंबून रहावें लागल्यामुळें त्यांस पाहिजे तशी सवलत मिळणें अशक्य असतें. यासाठीं या देशांत इतर देशांप्रमाणेंच नॅशनल स्टीमशिपचा धंदा वाढणें अत्यंत अवश्य आहे. पोरबंदरचें सीमेंट मद्रास अगर कलकत्त्यास पाठवावयाचें तर समुद्रावरून सलग पाठविलें गेल्यास अधिक सोयीचें पडलें असतें; पण तसें न होतां त्यास प्रथम मुंबईपर्यंत प्रवास करावा लागतो व मग तेथून त्याची रवानगी मद्रास कलकत्त्यास होते. याचा परिणाम म्हणजे त्याची किंमत दर टना मागें ६ रुपयांनीं वाढते !

याशिवाय आमच्या देशांतील लोकांस आमच्याच देशांत किफायतीच्या नोकऱ्या मिळत नाहींत. परदेशी स्टीमशिपवर हिंदी नोकर कमीअधिक प्रमाणांत ठेवण्यांत येतात, पण त्यांस वरच्या हुद्यांवर पोंचण्याची आशाच कमी, व त्यामुळें व्यापारी बाष्पनौकांवरील अधिकारी असे हिंदी लोक दिसणें दुर्मिळ, व असलेच तर एखाद दुसरा, बाकी येथून तेथून परदेशस्थच. हिंदी लोकांना महासागरावरील बोटीचें कॅप्टन होण्यासाठीं लागणारें ज्ञान मिळविण्याची सोय नसल्यानें तर ओशन सर्टिफिकेट मिळविलेला एकहि हिंदी कॅप्टन मिळणें दुरापास्त आहे. त्याचप्रमाणें नॅव्हिगेशन व मरीन एंजिनीअरिंगचें शिक्षण हिंदुस्थानी माणसांस मिळणेंच कठिण असल्यानें या सर्व बाबी जणूं काय इंग्रजी लोकांसाठीं स्पेशल राखून ठेवलेल्या असावयाच्या व यांचा पगारहि भरपूर असावयाचा ! शिक्षणच नाहीं, मग मास्टर, कॅप्टन, एंजिनीअर्स असे हिंदी लोक व्हायचे तरी कसे ? मग त्यांच्या हातांत स्टीमशिप् नॅव्हिगेशनचा धंदा यावयाचा कसा ? असा हा चक्रव्यूह होता. तो फोडून जाणें हिंदी लोकांस अशक्य करून सोडण्यांत आलें. मतलबी पण हुशार इंग्रज लोक अनेकदां या गोष्टीवर भर देऊन म्हणतात कीं, " अहो, ज्या कांहीं लहानसहान सवलती असतील त्यांचा फायदा घेऊन असलेल्या किनाऱ्यावरील व्यापारी जहाजांवरील अधिकारी व एंजिनीअर्स होण्याला हिंदी लोक पुढें कां येत नाहींत ? " यावर खरें उत्तर हेंच कीं, येऊन त्यांस पुढें काय फायदा ? हिंदी जहाजें कमी, त्यामुळें त्यांजवरील अधिकारी कमी, व यांत जागा त्या किती रिकाम्या होणार ? व तेवढ्या थोड्या जागांकरितां किती लोकांनीं या धंद्यांत पडायचें ?

हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरून जहाजांतून जाणारा माल सुमारें ५० लक्ष टनांपेक्षां

ज्यास्त असावा असा बॅ. हाजी यांनीं आंकडा काढला आहे. या सबंध मालांत हिंदुस्थानच्या वांट्याला फक्त १३ टक्केच माल येतो व बाकीचा ८७ टक्के माल परदेशी व्यापाऱ्यांच्या पदरीं पडतो. या ५० लक्ष टन मालाची ने-आण करण्यासाठीं ६००० टनी जहाजें सुमारें १०० लागतील, व हें सर्व हिंदी लोकांसाठीं राखून ठेवावयाचें म्हटल्यास १०० जहाजें एक हजार टनी प्रत्येकीं विकत घ्यावीं लागतील अथवा बांधवावीं लागतील. महासागरावरील व्यापाराकडे पाहतां नुसत्या कराची, मुंबई, मद्रास, कलकत्ता व रंगून येथून दरवर्षी १२० लक्ष टन माल उचलला जातो व यासाठीं हिंदी रजिस्टरावर घेतलेल्या हिंदी बोटींचें प्रमाण फक्त २ टक्के असून बाकीचे ९८ टक्के परदेशी जहाजकंपन्यांचें असतें. या मार्गानें हिंदुस्थानांतून परदेशांत जवळ जवळ प्रतिवर्षी ५० कोट रुपये जातात, व तितक्या मानानें हिंदुस्थान अधिक दरिद्री होत जातो. केवढें हें द्रव्यशोषण !

ही स्थिति सुधारण्याच्या दृष्टीनें विख्यात अर्थशास्त्रज्ञ सर शिवस्वामी आयर यांनीं सेंट्रल ॲसेंब्लीमध्यें पाठविलेल्या ठरावास अनुसरून हिंदुस्थान सरकारनें सन १९२३ मध्यें "दि इंडियन मर्कंटाइल मरीन कमिटी" नेमून तिच्याकडे पुढील प्रश्न विचाराकरितां सोंपविलेः—

प्रश्नः—(१) रॉयल इंडियन मरीनमध्यें डेक किंवा मोठे जहाजी अधिकारी व एंजिनीअर्स हिंदी लोक अधिक मिळावेत यासाठीं अधिक हिंदी लोक भरती करावी.

(२) हिंदी समुद्रावर वरील तज्ज्ञशिक्षण मिळण्याची सोय करण्यासाठीं पुरेसें कॉलेज काढावें.

(३) हिंदुस्थान सरकारकडून ज्या कंपन्यांना सवलत वगैरे मिळत असेल त्यांनीं हे वर सांगितलेले अधिकारी तयार होण्यासाठीं पुढें येणाऱ्या हिंदी उमेदवारांस आपल्या बोटींवर कामें करण्याची योजना करावी व हिंदुस्थानांत नौकानयन विद्याविषयक कॉलेज काढीपर्यंत या बोटींवर व इंग्लंडमधील ट्रेनिंगशिपवर शिक्षण घेण्यासाठीं हिंदी उमेदवारांस पुरेशा शिष्यवृत्त्या ठेवाव्या.

(४) जपानमध्यें बोटींच्या धंद्यास उत्तेजन म्हणून दिल्या जाणाऱ्या बौंटीज्, सब्सिडी व इतर मदती देऊन हिंदुस्थान सरकारनें या देशांतील हिंदी व्यापारी आरमार उभारण्यास मदत करावी.

(५) शिक्षण देणाऱ्या बोटी इंपीरिअल गव्हर्नमेंटकडून मागवून घ्याव्या.

(६) एका किंवा अधिक बंदरांत बोटी बांधण्याच्या गोदी उभाराव्या व एंजिनीअरिंग व वर्क्सशाप्स उघडावीं.

या प्रश्नावर खल करून तयार केलेल्या १२८ प्रश्नपत्रिका सबंध हिंदुस्थानांतील वेगळाल्या संस्था व पुढाऱ्यांकडून आल्या, व यांपैकीं ७२ जणांच्या तोंडी साक्षी घेण्यांत आल्या. या ७२ पैकीं १५ जण व्यापारी संघांचे प्रतिनिधि होते व २३ जण इतर अशा ३८ जणांच्या साक्षी झाल्या. त्यांत सर्वांनीं एकच मत दिलें कीं हिंदी लोकांच्या मालकीचे, हिंदी लोकांच्याच अखत्याराखालीं चालविलें जाणारें व शेवटीं कांहीं दिवसांनीं ज्यावर सर्वच्या सर्व नोकरवर्ग, खलाशी, कामगार व मजूर हिंदी होतील अशा जहाजीकंपन्या निघण्यास सरकारनें मदत करावी. ३४ युरोपीयनांच्याहि साक्षी झाल्या. त्यांत स्वतंत्र धंदे करणारे, पोर्ट ऑफिसर्स, व सर्व्हेअर्स अशा १९ युरोपीयनांनीं हिंदी लोकांच्या मागणीस पोषक अशाच साक्षी दिल्या; परंतु त्यांपैकीं कांहीं जणांनीं अशा प्रयत्नाच्या यशाबद्दल शंका व्यक्त केली. बाकीच्या १५ युरोपीयन साक्षीदारांत कांहीं युरोपीयन चेंबर ऑफ कॉमर्स व कांहीं ब्रिटिश शिपिंग कंपनीचे प्रतिनिधि होते. अर्थात् या सर्वांनीं या बिलास कसून विरोध केला. असो.

कोणताहि देश वैभवसंपन्न होण्यास त्याच्या व्यापाराचीं सूत्रें त्याच्याच हातांत पाहिजेत व हा व्यापार म्हणजे सागर, महासागर, किनारा व अन्तर्गत व्यापार या सर्वांची नीट वाढ होण्यासाठीं प्रत्येक राष्ट्रास आपलें व्यापारी आरमार व संरक्षक आरमाराची वाढ करणें अवश्य असतें. एवढ्याकरितांच स्वदेशांत जहाजें बांधणाऱ्या स्वदेशी कंपन्या, गोदी, बंदरें, व्यापारी सवलती वगैरे सर्व लहानमोठ्या बाबींकडे देशांतील सरकारचें लक्ष व सहानुभूति असली पाहिजे. पण हिंदुस्थान परदेशी सरकारच्या हातीं असल्यामुळें त्याचें लक्ष देशाच्या हितापेक्षां ते ज्या मोठ्या राष्ट्राचे प्रतिनिधि म्हणून येथें सरकार बनलें त्या राष्ट्राच्या हितास जपूं लागलें यांत नवल तें कोणतें? "थेंबें थेंबें तळें साचे" या न्यायानें पाहिलें तरी हिंदुस्थानला "मॉंट-फर्ड सुधारणा लागू केल्यानंतर हिंदुस्थानचें राज्य (State) लौकरच पुढेंमागें हिंदी लोकांच्या स्वामित्वाचें करावें लागणार हें वचन वज्रलेप आहे असें जबाबदार ब्रिटिश मुत्सद्दी, भारतमंत्री व व्हाइसराय मधून मधून जाहीर करीत असतात, व त्यांच्या भावना खऱ्याखुऱ्या आहेत असें धरून चाललें तर वस्तुतः या देशांतील जहाजी धंदा ऊर्जितावस्थेस आणून हिंदी लोकांच्या मालकीच्या बोटी

व हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरील व्यापार यांची भरभराट करण्याचें धोरण हिंदुस्थान सरकारनें स्वीकारावयास पाहिजे होतें; परंतु येथेंच तर मुख्य अडचण उभी राहते! दिल्लीच्या ॲसेंब्लीमध्यें लोकप्रतिनिधीनें असा प्रश्न केला कीं "या देशांत व्यापारी आरमार वाढविण्यासंबंधानें हिंदुस्थान सरकारनें एखादें निश्चित धोरण आंखलें आहे काय?" तर खुशाल "नाहीं!" असें निराशाजनक उत्तर ठासून दिलें जातें। कोणत्याहि समुद्रावरील देशाचें सरकार आपल्या राष्ट्रांतील किनाऱ्यावरचा व्यापार आपल्याच देशांतील लोकांकरितां राखून ठेवत असतें. १९२३ मध्यें नेमलेल्या "इंडियन मर्कंटाइल मरीन कमिटी"नें आपली शिफारस दाखल केली तींत स्वच्छपणानें आपलें मत असें नमूद केलें कीं "हिंदुस्थानांतील लोकांच्या मालकीनें उभारलेल्या व त्यांच्याच अधिकाराखालीं चालविल्या जाणाऱ्या हिंदी बोटीसाठीं हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरील व्यापार राखून ठेवला जावा." पण या शिफारसीस खास हिंदुस्थान सरकारनेंच विरोध केला! कां? तर म्हणे हिंदुस्थानचें संरक्षण ब्रिटिश आरमार करतें म्हणून! याबद्दल १९ मार्च १९२६ रोजीं हिंदुस्थान सरकारचे व्यापारीमंत्री सर चार्लस इन्नेस यांनीं उत्तर दिलें. तें असें:—"Why then have other countries, other nations, thought it necessary to reserve their coasting trade? It is because they thought that in the long run it would pay them to take that course in the interests of their own safety. They had to take that course because in times of war they might want their own mercantile marine to feed their people and because they wanted that marine as a second line to their own navy. All I need say on that point is that India is fortunate in that, that over-mastering necessity is not present in this country. Indian shores are protected for her by the British navy and in times of war she can always rely upon the British navy, so long as the British navy commands the seas to protect her commodities and her trade." अर्थ:—"इतर देश व राष्ट्रें यांना आपल्या देशाच्या किनाऱ्यावरील समुद्रव्यापार राखीव ठेवणें कां अवश्य वाटतें? याचें उत्तर असें कीं कांहीं झालें तरी अखेरीस आपल्या देशाच्या संरक्षणांत या देशी जहाजांचा उपयोग होईल म्हणून. हा मार्ग पतकरण्याचें दुसरें कारण असें कीं युद्धकाळीं स्वदेशांतील लोकांना रसद

पोंचविण्याचें काम स्वदेशी बोटीच करूं शकतील व याशिवाय या व्यापारी बोटी त्या त्या राष्ट्रांच्या आरमारास मदती आरमार म्हणूनहि त्यांस मदतगार होतां यावें हें होय. या मुद्यावर मी इतकेंच म्हणूं इच्छितों कीं सुदैवानें या देशाला हा निकडीच्या जरूरीचा प्रश्नच लागू होत नाहीं. हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याचें रक्षण ब्रिटिश आरमार करीत असून ब्रिटिश आरमाराची सत्ता सर्व महासागरावर असून आपले व्यापारीं मार्ग व व्यापाराचें रक्षण ब्रिटिश आरमार करूं शकतें व त्या आरमारावर, युद्ध उद्भवल्यास, हिंदुस्थानला बेलाशक विसंबून राहण्यास हरकत नाहीं."

या भाषणावर टीका करतांना सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीच्या वार्षिक सभेसमोर १९२६ च्या ऑक्टोबरमध्यें भाषण करतांना श्रीमंत नरोत्तमदास मुरारजी म्हणालेः—"केवढें समाधान! हिंदुस्थाननें स्वायत्ततेची मागणी केली कीं प्रथम आपल्या देशाचें रक्षण करण्यास शिका, व मग स्वराज्य मागा असें म्हणायचें! बरें, हिंदुस्थाननें आपल्या रक्षणाकरतां स्वदेशाचें व्यापारी आरमार तयार करण्याचा प्रश्न काढला कीं म्हणायचें, "अहो, तुम्हांला कशाला रक्षणाची फिकीर! आमचें ब्रिटिश आरमार तेंच काम करतें आहे ना?" असो. या प्रश्नावर ॲसेंब्लीमध्यें बराच खडा-जंगीचा वादविवाद होऊन अखेरीस १९२८ मध्यें प्रचण्ड बहुमतानें असा ठराव पास झाला कीं "हिंदुस्थानचा किनाऱ्यावरील व्यापार हिंदी लोकांसाठींच राखून ठेवावा." हा ठराव पास करतांच त्याची नांगी मोडून त्यास हतबल करण्यासाठीं नव्या नव्या युक्त्या योजल्या गेल्या. व्हाइसरॉय लॉर्ड आयर्विन यांनीं हिंदी जहाजी व्यापाराची नीट वासलात लावण्याकरतां नवीन धोरण आंखलें. हें भाषण त्यांनीं १९२८ च्या डिसेंबरमध्यें केलें. त्यांत ते म्हणतातः—"But I think I am correct in saying that the main impulse behind the Bill I have referred to is not a mere desire to secure for Indian capitalists the profits which are now made by British companies. Rather it is an ambition; and who shall say that it is an un-worthy ambition that India should have its own mercantile marine and that ships of that mercantile marine should be officered as well as manned by Indians? I hope indeed that a solution may be found in a spirit of co-operation and good will and I commend this

to your consideration." अर्थः—"मला वाटतें कीं किनाराव्यापार हिंदी लोकांकरतां राखून ठेवण्यासंबंधीं जें बिल पास झालें आहे त्याच्यामागें असलेल्या स्फूर्तीचा अर्थ एवढाच कीं आज ब्रिटिश व्यापाऱ्यांना मिळत असलेला फायदा हिंदी धनिकांना मिळावा ही एकच इच्छा नसून तिच्यामागें हिंदी लोकांच्या मनांत वसत असलेली महत्त्वाकांक्षाहि आहे, व ती अयोग्य आहे असें कोण म्हणेल ? महत्त्वाकांक्षा हीच कीं हिंदुस्थानला स्वतःचें आरमार हवें व त्यावरील सर्व नोकर व अधिकारी हिंदी हवेत. मला पूर्ण आशा आहे कीं याला तोड काढतां येईल, व ती तोड सहकार्य व सदिच्छा यांच्या योगानें काढतां येईल एवढेंच मी आपणांस सुचवून ठेवतों." इंग्रज शब्दाचा ढीग रचण्यांत पटाईत ! "बोलाचाचि भात बोलाचीच कढी !" करून वाढण्यांत निष्णात ! हिंदुस्थानचा माणूस भोळा ! गळाला अडकलेल्या माशासारखा तो या गोड भाषणास भुलला ! वरील बिलाचा पिच्छा पुरवायचें सोडून देऊन ॲसेंब्लीनें "सहकार व सदिच्छा" तत्त्वाच्या प्रयत्नांस पाठिंबा देण्याचें ठरविलें ! परंतु विचार व कृति यांत फारकत होत असते हा व्यवहार लक्षांत घेऊन १९२९ मध्यें कॉमर्स मेंबर सर जॉर्ज रेनी यांनीं सरकारतर्फे स्पष्टपणें कबुली दिली कीं "The possibility that an agreed settlement might in the end prove impossible must of course be faced. In that case a situation would be created which Government could not ignore and it would be necessary to explore fully the question by what means the obstacle in the way of the development of Indian shipping could be removed." अर्थः—"उभयपक्षीं सर्वांस मान्य होणारें धोरण आंखणें अशक्य होईल या आपत्तीलाहि तोंड दिलें पाहिजे. असें झालें असतां जी परिस्थिति उद्भवेल तिच्याकडे हिंदुस्थान सरकारला दुर्लक्ष करणें शक्य नाहीं; व मग हिंदी जहाजी आरमार उभारून त्याची जोपासना करण्यांत कोणत्या अडचणी पुढें येतात व त्यांचें निरसन कसें करावें याचा विचार करावा लागेल."

यानंतर १९३० मध्यें शिपिंग कॉन्फरन्स भरविली गेली. तींत हिंदी जहाजांबाबत कांहींच निर्णय ठरला नाहीं. म्हणून त्यावर हिंदुस्थान सरकारनें एक कम्युनिक—जाहीर पत्रक काढून त्याचे द्वारें असें जाहीर केलें कीं हिंदी जहाजांस समुद्रकिनाऱ्यालगतचा समुद्रावरील दूरवरचा व्यापार कोणत्या सवलतींनीं करतां येईल याची जबाबदारी हिंदुस्थान सरकारचीच राहील. हिंदी व्यापारी जहाजांचें धोरण

आखणारें हिंदुस्थान सरकारचे अधिकाऱ्यांच्या मनांत या "सरकारच्या जबाबदारी" बद्दल बराच घोटाळा होत असून पुष्कळदां ही जबाबदारी सरकारनें मुळीं कधीं घेतलीच नाहीं असेंहि सांगण्यांत येतें ! परंतु सर जोसेफ भोर व सर महमद जाफरुल्लाखान यांच्या भाषणांवरून ही जबाबदारी सरकारनें आपल्या शिरावर घेतली आहे हें स्पष्ट दिसतें. या बाबतींत ॲसेंब्लीच्या सभासदांनीं विचारलेल्या प्रश्नांस ११ सप्टेंबर १९३३ रोजीं सर जोसेफ भोर यांनीं सरकारतर्फें पुढीलप्रमाणें उत्तरें दिलीं.

प्रश्नः—(अ) पुढील बाबतींत हिंदी जहाजकंपन्यांना योग्य वांटा मिळण्याविषयीं हिंदुस्थान सरकारानें कांहीं योजना ठरविली आहे काय ?

(१) हिंदुस्थानचा किनाऱ्यालगतचा व्यापार, व

(२) हिंदुस्थानचा परदेशीं व्हावयाचा महासागरावरील व्यापार.

(ब) १९३० मधील शिपिंग कॉन्फरन्सच्या शेवटीं हिंदुस्थानच्या जहाजांना हिंदी किनाऱ्यालगतचा व्यापार व सागरव्यापार यांत अधिकाधिक भाग घेण्याची सोय करून देण्याची जबाबदारी सरकारची आहे असें हिंदुस्थान सरकारनें त्यावेळीं जाहीर केलें होतें काय ?

(क) १९३२ च्या सप्टेंबरमध्यें हिंदी जहाजांच्या उत्तेजनार्थ घोषित केलेल्या योजनेचा पुनरुच्चार पुढील शब्दांत केला होता काय, कीं हिंदुस्थानी कारभारामार्फत व हिंदी पैशाच्या बळावर चालू असणाऱ्या हिंदी किनाऱ्यावरील व्यापाराची वाढ सुलभ होण्याकडे सरकारचें विशेष लक्ष आहे ?"

सर जोसेफ भोर यांनीं या तिन्ही प्रश्नांस होकारात्मक उत्तरें दिलीं. पण ही स्वीकारलेली व दोनदां जाहीर केलेली जबाबदारी सरकारनें पार पाडली नाहीं याबद्दल माहिती मिळविणें अवश्य आहे. गेल्या पावशतकभर या प्रश्नावर झगडणाऱ्या हिंदी नौकाव्यापाऱ्यांस शेंकडा २५ टक्केच व्यापार मिळतो, व बाकीचा परदेशी व विशेषतः इंग्रजी जहाजकंपन्यांच्या पदरांत पडतो. हें खरें असूनहि सर महमद जाफरुल्लाखान हे २४ फेब्रु. १९३६ रोजीं एका उत्तरांत म्हणतात कीं "आतांपर्यंत चालविलेल्या धोरणानें हिंदी नौकाव्यापाऱ्यांस पुरेसा भाग मिळत नाहीं असें म्हणण्यास सरकारास कांहींच कारण दिसत नाहीं." म्हणजे ज्या देशाच्या मालकीचा

किनारा त्या देशाला शेंकडा २५ टक्के व्यापार पुरे होतो हें म्हणणें बरोबर नाहीं हें सहज कळतें, पण सरकारला मात्र तें बरोबर दिसतें व त्यामुळें हिंदुस्थान सरकारला हिंदी जहाज कंपन्यांची वाढ नीट होऊं नये असें वाटतें हेंच नाहीं का सिद्ध होत? ६ एप्रिल १९३९ रोजीं असा प्रश्न विचारला कीं "बाहेरील सागरव्यापारांतील कितीसा भाग हिंदी जहाजकंपन्यांस मिळतो?" त्यावर सर महमद जाफरुल्लाखान म्हणतात, "हा भाग कमी आहे हें खरें, पण त्यांना याशिवाय हाजच्या वाहतुकीतला कांहीं भाग मिळतोच." मग परदेशी सागरव्यापारांतील फायदा हिंदी जहाजी कंपन्यांना फार थोडा मिळत असतां तो अधिक मिळवून देण्याकरतां सरकार काय खटपट करतें? हाजच्या वाहतुकींत हिंदी व्यापाऱ्यांना भाग मिळतो म्हणून म्हणतात पण तेथेंहि सरकारनें शेंकडा ७५ टक्के ब्रिटिश हितसंबंधवर्धक "मोंगल लाइन" साठीं राखून ठेवला व या कटकटींत फायदा न उरल्यानें सिंदिया नॅव्हिगेशन कंपनीनें हाजच्या सफरींतील व वाहतुकींतून आपल्या बोटी काढून घेतांच सरकारनें "मोंगल लाइन" ला भरभक्कम पैशाचें सहाय्य देऊं केलें! यावरून हिंदुस्थान सरकारचें धोरण इंग्रज कंपन्यांच्या हितसंबंधाकडे पक्षपातीपणाचें असून हिंदी नौकानयनाच्या प्रगतीस विरोधी आहे हें स्वच्छ दिसत नाहीं काय? मागसलेल्या व निराश्रित अशा हिंदी नौकाव्यापारासाठीं किनाऱ्याचा व्यापार राखीव करणें व त्यास आर्थिक मदत देणें हें या देशाचा राज्यकारभार करणाऱ्या सरकारचें कर्तव्य आहे, पण सरकार "राष्ट्रीय" आहे कोठें? याबद्दल उत्तरें देतांना १६ सप्टें. १९३७ रोजीं सर महमद जाफरुल्लाखान सरकारतर्फे म्हणतातः—" हिंदी व्यापारी नौकानयन संस्थांच्या भरभराटीचे संबंधांत किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव ठेवणें हा योग्य मार्ग आहे असें सरकारला मुळींच वाटत नाहीं!" "बरें, इतर देश हा धंदा वाढविण्यासाठीं आपापल्या स्वदेशी जहाजीकंपन्यांस जशी आर्थिक मदत देतात तशी मदत हिंदुस्थान सरकार देईल काय?" असा प्रश्न केला कीं सरकारकडून "नाहीं" असें ताडकन् उत्तर येतें! बरें, किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव करणें व परदेशी समुद्रव्यापारांत हिंदी कंपन्यांस ज्यास्त भाग देणें या दोन बाबी सोडून आणखी इतर साधनांचा विचार सरकार करील असें आश्वासन १९२९ मध्यें सर जॉर्ज रेनी यांनीं दिलें होतें, त्यासंबंधांत आपण कांहीं विचार केला आहे काय? असा प्रश्न केला कीं त्यावरहि पुनः बेलाशक नकारात्मक उत्तर बाहेर पडतें! अशा प्रकारें या धंद्याच्या उत्तेजनाबाबत हिंदुस्थान सरकारची नकारघंटा सारखी वाजत आहे.

हिंदुस्थान सरकारच्या कचेऱ्यांची हालचाल होतांना त्यांची ने-आण तरी हिंदी नौकानयन व्यापाऱ्यांच्या पदरीं पडते काय? तर नाहीं! कारण, सर महमद म्हणतात, "शांतता काळांत व युद्धकाळांत साम्राज्य नौकानयनांत हिंदुस्थानचेंहि हित आहेच व म्हणून हिंदी नौकानयनास स्वतंत्र सवलती देण्याचा प्रश्नच उभा राहत नाहीं! खासा न्याय!! शिवाय, ही कटकटच नको म्हणून सर महमद म्हणतात, कीं ब्रिटिश शिपिंग याचा अर्थच मुळीं हिंदी व इतर साम्राज्य नौकानयन होय." परंतु हें म्हणत असतां मागें सरकारनेंच हिंदी नौकानयन व ब्रिटिश नौकानयन यांत भेद करून हिंदी नौकानयनास मदत करण्याचें आश्वासन दिलें होतें त्याचें काय?

हिंदुस्थानांतील कांहीं गृहस्थांच्या मदतीनें समुद्रावरील वाहतुकीसाठीं एक द्रुतगति उतारूंच्या सोयीची कंपनी सुरू करण्याचें ठरवून त्याकरितां सरकारकडे परवानगी मागितली व त्याबरोबर आर्थिक सहाय्याचीहि मागणी केली, त्यावर सरकारतर्फे उत्तर मिळालें कीं "अशी आर्थिक मदत देतां येत नाहीं!"

परदेशी व्यापाराचे करार हिंदुस्थान सरकारमार्फत होतात, त्यांत हिंदी नौकानयनाचे हितार्थ पुष्कळ करतां येण्यासारखें असतांहि हिंदुस्थान सरकार कांहीं एक करीत नाहीं. यासंबंधांत प्रश्न विचारले त्यास सर महमद यांच्या तोंडून असें उत्तर मिळालें कीं "तूर्त चालू असलेल्या वाटाघाटी (म्ह. इंडो ब्रिटिश ट्रेड निगोसिएशन्स) या संबंधांत एक मुद्दा म्हणजे हिंदी नौकानयनास योग्य वांटा मिळावा, हा सरकारचे प्रतिनिधि सर महमद जाफरुल्लाखान यांच्यापुढें ठेवला आहे." यावर पुढें सर महमद यांनीं २४ मार्च १९३९ रोजीं उत्तर दिलें कीं "या संबंधांत मी मागेंच उत्तर देऊन टाकलें आहे कीं हिंदुस्थान सरकार व युनायटेड किंग्डममधील बादशहांचें सरकार यांच्या दरम्यान चालू असलेल्या वाटाघाटींत फक्त सवलतीची जकात व इतर सुखसोयीच्या वस्तूंचा व्यापार याच प्रश्नावर चर्चा झाली." यावर पुनः प्रश्न विचारण्यांत आला कीं चालू असलेल्या वाटाघाटींत एक मुद्दा हिंदी नौकानयन व्यापाराबद्दल होता त्याबद्दल कांहीं योजना आंखली आहे काय? यावर उत्तर कीं "ब्रिटिश सरकारशीं याबाबत कांहीं बोलणें झालें नाहीं!!" याप्रमाणें व्यापारी एकी करतांना देखील हिंदी जहाजी व्यापाराची आठवण हिंदुस्थान सरकारच्या प्रतिनिधीस न यावी यापेक्षां सापत्नमातृभाव अधिक तो कसा असतो? निद्रिताची झोंप मोडतां तरी येते, पण जागत्या माणसाची झोंप कशी मोडायची?

हिंदुस्थानला आज नाहीं उद्यां स्वराज्य लाभल्याशिवाय राहणार नाहीं हें जर निश्चित तर त्या देशांतील सर्वच्या सर्व कारभार त्यांच्या हातांत सोंपविणें क्रमप्राप्तच आहे. ज्याला राज्य करावयाचें त्याला हातीं राजदंड धरतां आला पाहिजे व स्वजनहित संभाळतां आलें पाहिजे. स्वजनहित म्हणजे स्वराज्यांतील उत्पन्नाच्या सर्व बाबी नवीन राष्ट्रीय सरकारच्या हातीं दिल्या पाहिजेत व या जबाबदारीचीं पूर्वतयारी त्या राष्ट्रास करून दिली पाहिजे हें उघड आहे. इंग्रज सरकार आपणांस या देशाचे जेते म्हणवून घेत नसून " ट्रस्टी " म्हणवून घेत आहे. अर्थात् मालकाची जिंदगी मालकाच्या स्वाधीन करावयाची, मालक सज्ञान होईपर्यंत ती जिंदगी सुस्थितींत ठेवण्याची व सज्ञान झाल्यावर त्या मालकास योग्यतऱ्हेनें जिंदगीचा उपभोग घेतां येण्याची पात्रता त्याचे ठिकाणीं आणून देण्याची जबाबदारी ब्रिटिश लोकांनीं आपल्या अंगावर घेतली आहे. स्वराज्याची पूर्वतयारी करून देण्याच्या बाबतींत राष्ट्रसंरक्षणार्थ फौज, आरमार व वायुदल यांची अत्यंत अवश्यकता आहे. आरमार ठेवावयाचें तें समुद्रकिनाऱ्याच्या संरक्षणार्थ व स्वदेशाच्या सागरव्यापाराच्या सुरक्षिततेकरितां. घरांतील मालमत्तेच्या रक्षणाकरतां शिकारी कुत्रा घरांत बाळगावा लागतो. हिंदुस्थानला स्वतःचा सागरव्यापार असेल तर त्याकरितां आरमाराची अवश्यकता, पण इतर देशांच्या उलट येथला प्रकार ! इतर देशांत प्रथम सागरव्यापाराची वाढ, त्याकरितां जहाज कंपन्यांची वाढ व तेवढ्याकरितां शेवटीं आरमार; या देशांत म्हणे प्रथमच छोटेंसें आरमार ! आणि ज्याकरतां आरमार त्या व्यापाराचा पत्ताच नाहीं ! ! याबद्दल कै. विठ्ठलभाई पटेल यांनीं १४ जुलै १९२७ रोजीं ग्लासगोंत सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीची बोट " जलाबाला " समुद्रांत प्रथम सोडतांना मार्मिक भाषण केलें, त्यांत ते म्हणालेः—

" Whilst the Governments of all maritime countries have helped and are helping their nationals to build up their own mercantile marine, are not Indians entitled to expect their Government to help them in this great industry? India has recently been given a navy of her own. May I, however, ask if this is not putting the cart before the horse? Is there any country in the world which has built up its navy without building up its own mercantile marine which always serves as an important line

of defence? The merchant fleet and the naval fleet are sisters and always exist side by side. One cannot do without the other." अर्थः—"प्रत्येक समुद्रनिवासी देशाच्या सरकारनें स्वतःच्या देशांतील लोकांना नौव्यापारी आरमार तयार करण्यास व वाढविण्यास मदत दिली व आजहि देत आहे. या परिस्थितींत हिंदुस्थान सरकारनें हिंदी नौकानयन धंदा वाढविण्यास मदत करण्याची अपेक्षा करण्याचा हक्क हिंदी लोकांस नसावा काय? हिंदुस्थानला स्वतःचें लहानसें आरमार देण्यांत आलें आहे. यावर मी प्रश्न करतों, कीं असें करणें म्हणजे घोड्याच्या पुढें गाडा ठेवण्यासारखें नाहीं काय? आपणांस दुय्यम मदतगार असणारें व्यापारी आरमार उभें करण्यापूर्वीच लढाऊ आरमार उभें करणारें राष्ट्र जगतांत तरी कोठें आढळेल काय? जहाजी व्यापारी आरमार व लढाऊ आरमार या बहिणी बहिणी असून त्यांची बैठक शेजारीं शेजारीं असते. एकीवांचून दुसरी राहूंच शकत नाहीं."

स्वदेशांतील नौआरमार उभें करावयाचें म्हणजे त्यावर कामें करणारे खलाशी, लहान मोठे अधिकारी, मास्टर ऑफ शिप वगैरे सर्वच्या सर्व स्वदेशी माणसें असलीं पाहिजेत, व तसे लोक तयार होण्यासाठीं शिक्षणसाधनांचा भरपूर पुरवठाहि पाहिजे. यासाठीं हिंदुस्थानांत नाविक शिक्षण देणाऱ्या शाळा, कॉलेजें व बोटी पाहिजेत. त्याकरितां मोठ्या शिकस्तीनें परवानगी दिली गेली, कॅडेट्स तयार होऊं लागले, पण त्यांना जागा मिळेनात! म्हणून ॲसेंब्लींत वादविवाद झाला. त्यांत हल्लींच्या सरकारची कंजूषवृत्ति उघडकीस आली. तिचे नमुने पहा!

सर महमद याकूब यांनीं इंडियन मर्कंटाइल मरीन ट्रेनिंग शिप "डफरिन" मध्यें शिक्षण घेऊन तयार होणाऱ्या कॅडेट्सना आपल्या बोटीवर अधिकारी नेमून घेण्याबद्दल ब्रिटिश नॅव्हिगेशन कंपनीला भाग पाडावें, व त्याकरितां उपाययोजना करावी असें सांगून सरकारी प्रतिनिधींनीं हिंदी कॅडेट्सना जागा मिळण्यासंबंधीं दिलेल्या आश्वासनाची आठवण करून दिली व इंडियन मर्कंटाइल मरीननें या बाबतींत केलेल्या सूचनानुसार क्रायदे करण्यांत यावे असें ३ सप्टें. १९३७ रोजीं सुचविलें. त्यावर १० सप्टेंबरला भाषणें झालीं, त्यांपैकीं महत्त्वाचे उतारे पहा.

के. सनातनम्:—"That the Governor-General in Council

should take immediate legislative and other measures to ensure employment in an adequate number of qualified Indian cadets of the "Dufferin" as officers in their ships by British shipping companies engaged in coastal and foreign trade of India, and also reserve a majority of the posts of officers in the Royal Indian Navy to such cadets." The speaker said that already 30 cadets were waiting to be employed and this year 50 would be added to their number. So that in another ten years there would be 100 boys awaiting employment while, in his estimate the total numbers of officers on ships engaged in coastal trade was 1200 or 1500. अर्थः—" हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यालगतच्या व्यापाराचा व हिंदुस्थानच्या सागरव्यापाराचा फायदा घेणाऱ्या ब्रिटिश शिपिंग कंपन्यांनीं "डफरिन"मध्यें शिक्षण घेतलेल्या लोकांपैकीं बऱ्याचशा तरुणांस आपल्या बोटीवर अधिकारी नेमून घ्यावें, व रॉयल इंडियन नेव्हीमध्येंहि अशा कॅडेट्सना अधिकाऱ्यांच्या जागांपैकीं पुष्कळशा जागा राखून ठेवाव्या, याबद्दल गव्हर्नर जनरल-इन्-कौंसिलनीं कायदे करून इतर साधनांचाहि उपयोग करावा. शिक्षण घेतलेल्या कॅडेट्सपैकीं आज ३० जण वाट पहात बसले आहेत व या वर्षीं त्यांत ५० कॅडेट्सची अधिकांची भरती होईल, व याप्रमाणें दहावर्षांत सुमारें १०० कॅडेट्सना वाट पाहत बसावें लागेल. पण किनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत गुंतलेल्या बोटींवर आमच्या अंदाजाप्रमाणें १२०० पासून १५०० पर्यंत अधिकारी नेमले जातात."

मि. अविनाशलिंगम् चेट्टियार यांनीं उपसूचना मांडली कीं, हिंदी सागरव्यापाराचा फायदा घेणाऱ्या ब्रिटिश नॅव्हिगेशन कंपन्या व इतर परदेशी कंपन्या यांना "डफरिन"वर शिक्षण घेऊन तयार झालेल्या कॅडेट्सना आपल्या बोटीवर नेमून घेण्यास भाग पाडण्याची योजना सरकारनें करावी. पी. अँड ओ. व इतर जहाजी कंपन्यांशीं डाकेचें कंत्राट ठरवितांना डफरिन कॅडेट्सना त्यांच्या बोटीवर नेमून घेण्याविषयीं आग्रह कां धरण्यांत आला नाहीं? यावरून हेंच सिद्ध होतें कीं नुसतें दडपण टाकण्यास देखील गव्हर्नमेंट समर्थ नाहीं. डफरिनच्या कॅडेट्सना इंडियन मर्कंटाइल मरीन व इंडियन नेव्हीवर नेमतां येणें अत्यवश्य आहे व हे कॅडेट्स वरील

दोन संस्थांचे भावी अधिकाऱ्यांचें केंन्द्र होतील असें सरकारला वाटूं लागावयास या आधींच पाहिजे होतें."

यावर कॉमर्स डिपार्टमेंटचे सेक्रेटरी मि. डौ (नंतरचे सर डौ) यांनीं उत्तर दिलें. मि. डौः–" ३४ कॅडेट्स बेकार आहेत हें सर याकूबचें म्हणणें बरोबर नसून फक्त दोन कीं तीनच बेकार आहेत. समुद्रावरील नौकानयनांत उपजीविका ज्यांना करतां येईल अशा लोकांच्या संख्येहून अधिकीच्या मुलास सरकारनें मुद्दामच शिक्षण देऊन तयार केलें आहे, व त्याचें कारण असें कीं प्रथमतः मध्यमवर्गीय हिंदी लोकांच्या कितीशा मुलांना नौकानयनाची हौस राहील हें समजणेंच कठिण होतें, व शिवाय शिक्षण घेतां घेतां मधेंच हें शिक्षण सोडणारीं किती मुलें निघतील हें कळणें शक्यच नव्हतें, व यास खात्यांतील नासधूस (wastage) म्हणतात. परंतु प्रत्यक्ष अनुभवांतीं अशा तऱ्हेनें फुकट नासणारीं हिंदी मुलें निघालींच नाहींत व इंग्रजी मुलें निघावींत तशींच हिंदी मुलेंहि (उपयुक्तच) वेळेवर शिक्षण मिळाल्यास निघतात असें ठरलें. शिवाय फुकट नासणारीं मुलें न निघण्याचें कारण या बाबतींत सुपरिंटेंडंटनीं केलेलें मुलांचें उत्तम परीक्षण होय. पुढें नौशिक्षण घेणाऱ्या मुलांची संख्या कमी झाली ही गोष्ट खरी, पण त्याचा दोष बेकार मुलांची उठल्यासुटल्या तरफदारी करणारांच्या शिरावर आहे."

सर सुलतान अहमद (कॉमर्स मेंबर):–" मी आश्वासन देतों कीं शिक्षणक्रमांत फेरबदल केला म्हणजे धोरण बदललें असें नाहीं. खरी गोष्ट ही आहे कीं, फक्त दोनच मुलें बेकार राहिलीं. कॅडेट्स नेमतांना ब्रिटिश कंपन्यांपैकीं ब्रि. इं. सी नॅव्हिगेशननें १६, एशियाटिक स्टीम नॅव्हिगेशननें ५ व मोंगल लाइननें २ अशीं मुलें नेमून घेतलीं, व हिंदी कंपन्यांनीं ४३ नेमून घेतलीं, व यांत सिंदिया कंपनीनें ४० घेतलीं. या खात्याच्या प्रयत्नानें यापुढें ही संख्या वाढविण्याचें कबूल करून दरवर्षी ५ ते ८ मुलें लावून घेण्याचें कबूल केलें व आजपर्यंत मुळींच नोकरी न दिलेलीं पी. अँड ओ कंपनीनें चार लावून घेण्याचें कबूल केलें आहे."

मि. भुलाभाई देसाईः—" वरील ठरावावर प्रतीकार करण्यासारखें कांहींच नाहीं. हा ठराव निंदाव्यंजक नसून त्यांत फक्त सरकारचें या बाबतींत कर्तव्य काय हें निदर्शनास आणावयाचें आहे. गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया अॅक्टच्या १५ व्या कलमा-

प्रमाणें युनायटेड किंग्डमच्या जहाजी काफिल्यास भेदद्दष्टीच्या दरापासून पूर्ण संरक्षण दिलें असलें तरी त्यांच्या परिपूर्तीसाठीं अवश्य त्या गोष्टी करण्याबद्दल योग्य तजवीज करून ठेवणें सरकारला जरूर वाटलें. या कॅडेट्सना नोकऱ्या मिळाल्या कीं नाहीं हा प्रश्न मुख्य नसून सरकारनें यांना नोकऱ्या देण्यासाठीं काय प्रयत्न केले हा मुद्दा महत्त्वाचा आहे. ब्रिटिश शिपिंग कंपन्यांशीं सर्वाधिकारी म्हणून सरकारनें या बाबतींत आपलें वजन व शक्ति यांचा उपयोग कितीसा केला ? फक्त चार मुलें सदैव लावून घेण्याचें वचन मिळविलें हें सरकारच्या इभ्रतीला मुळींच साजेसें नाहीं."

श्री. माधव श्रीहरि अणेः—" कॉमर्स मेंबरनें गैरसमज कांहींसा दूर केला हें बरें झालें. पण हा ठराव पुढें मांडणारे गृहस्थ-सर महमद याकुब-जे त्या गव्हर्निंग बॉडीवर एक प्रमुख सभासद आहेत त्यांचा सल्ला न घेतांच सरकारनें ही वाटाघाट कशी केली तें मला समजत नाहीं. "

श्री. सत्यमूर्तिः—" हा ठराव कॉंग्रेसनें मांडलेला नसून सदैव सरकारच्या बाजूच्या मदतगारानें हा मांडला इकडे मी सभागृहाचें लक्ष वेधूं इच्छितों. नौ-शिक्षणक्रमांत बदल करून ज्या संस्थेला हिंदी मुलांना सागरधंद्याची आवड उत्पन्न करून नवीन साहसाची उत्पादक हें नांव मिळालें असतें तिला एका शिक्षण शाळेच्या पंक्तींत बसविण्यांत आलें. "

पंडित के. सनातनम् यांच्या दुरुस्तीसह पूर्वीचा सर महमद याकुब यांचा ठराव मतमोजणीचा आग्रह न धरतांच पास झाला.

याप्रमाणें हिंदी नौकानयन शिक्षणप्रसारार्थ काढलेली संस्था " डफरिन " या आगबोटीवर शिक्षण घेतलेल्या हिंदी विद्यार्थ्यांस हिंदी किनाऱ्याशीं संसर्ग ठेवून त्याचा फायदा घेणाऱ्या इंग्रजी व इतर परदेशी आगबोटींवर अधिकारी म्हणून नेमणुका मिळवून देण्याच्या बाबतींत हिंदुस्थान सरकारनें हिंदी विद्यार्थी हितसंरक्षण करणें अवश्य असूनहि तें फारसें केलें नाहीं हें दिसून येतें. तद्वत् हिंदी जहाज कंपन्यांपेक्षां ब्रिटिश जहाज कंपन्यांच्या हिताकडेच हिंदुस्थान सरकारचें लक्ष आहे हेंहि सिद्ध होतें. ही वस्तुस्थिति अधिक पटण्यासाठीं ब्रिटिश जहाजी कंपन्या व हिंदी जहाजी कंपन्या यांच्या बाबतींत वेगळें धोरण कसें ठेवलें होतें हें पुढील आंकड्यांवरून कळून येईल.

आगबोटींस मदत.

युनायटेड किंग्डम (इंग्लंड)	हिंदुस्थान	
	व्यापारी वाहतुक (अ)	
शेंकडा ९२·८ टक्के	साम्राज्यांतर्गत व्यापार.	शेंकडा ०
,, ४७·५ ,,	साम्राज्याबाहेरील व्यापार.	,, ,,
,, १२·० ,,	इतर राष्ट्रांतील व्यापार.	,, ,,
,, ९३·१ ,,	समुद्रकिनाऱ्यालगतचा व्यापार.	,, २५·६
	नौकानयनास राष्ट्रीय मदत.	,, ,,
(अ)	(ब)	
	(दिली जाणारी मदत)	
पौंड ३३३,६९८	लायनर शिपिंग (१९२४ ते १९२८)	शून्य !
,, ४,००,२१८३	ट्रॅम्प शिपिंग (१९३५–३६)	,,
(ब)	(सुचविलेली मदत)	
,, १०,०००,०००	लायनर शिपिंग.	,,
,, १३,७५०,०००	ट्रॅम्प शिपिंग.	,,
(क)		
,, ५,११३ १५०	विमा जोखीम घेतलेली. (१९३८–४०)	,,
(ड)		
,, २०,००,०००	मर्चंट शिपिंग रिझर्व्ह.	,,
	(क) **नौकाबंधनास राष्ट्रीय मदत.**	,,
,, ४,७७,३२,४८०	नौका बांधण्यास कर्जाऊ रकम. (१९२१ ते १९४०)	,,
,, ३२०,०००	वरील कामास हातभार मदत. (१९३९–१९४०)	,,
,, १००,०००,००	याच कामासाठीं सुचविलेलें कर्ज.	,,
,, २,५००,०००	**सुचविलेली मदत.**	,,

यावरून इंग्रज सरकार आपल्या स्वदेशी जहाज कंपन्या व नौका बांधणीच्या धंद्यासाठीं कसें जागरूक असतें, व त्याच बाबतींत हिंदुस्थानांतील सरकार किती बेपर्वा आहे यावर स्वच्छ प्रकाश पडतो ! याशिवाय ब्रिटिश गव्हर्नमेंट व इंडियन

गव्हर्नमेंट या दोघांत ते ज्या देशाचें राज्य चालवितात त्याबद्दलचा दृष्टिकोन किती भिन्न आहे हें या दोन्ही देशांचे मध्यवर्ती सरकारी अधिकारी काय म्हणतात यावरून दिसेल. त्या भागांतील उतारे पहाः—

ड

राष्ट्रीय जहाजी धोरण.

युनायटेड किंगडम (सरकार)

"महासागरावरून ब्रिटिश जहाजांची हकालपट्टी झालेली आम्ही पाहणार नाहीं."

लॉर्ड बाल्डविन्, १९३३.

"मला हातांत बडगा घ्यावयाचा नाहींत तरी मी हें स्पष्ट करूं इच्छितों कीं आमच्या जहाजांस इतर देश वाईट रीतीनें वागविणार असतील तर त्या देशांच्या जहाजांस आम्ही तसेंच वागवूं हें पाहणें आमचें काम आहे."

लॉर्ड रन्सीमन, १९३४.

"युद्ध सुरू झाल्यामुळें कायदे करणें बंद पडलें तरी ब्रिटिश मर्कंटाइल मरीनची संख्या पुरेशी राहून तिला चढाओढीच्या रस्सीखेचींत तयार राहतां यावें याबद्दल सरकारला आजहि कमी काळजी आहे असें नाहीं. यासाठीं हा प्रश्न ते आपल्या मनांत सतत बाळगतील व तो आवश्यक म्हणून पार्लमेंटला त्याची वासलात लावण्याविषयीं विनंति करतीलच."

हिज मॅजेस्टीचे सरकारचें मेमोरॅन्डम्.
६ आगस्ट १९४०.

हिंदुस्थान (सरकार)

"युद्ध व शांतता काळांत साम्राज्य जहाजी प्रकरणांत हिंदुस्थान व ब्रिटिश साम्राज्य यांचें हित एकच आहे, व म्हणून हिंदुस्थानी जहाजांस विशिष्ट सवलती देण्याचा प्रश्नच उद्भवत नाहीं."

सर महमद जाफरुल्लाखान,
४ फेब्रुवारी १९३६

"नाहीं महाराज ! आर्थिक व इतर कारणांमुळें ज्या योगानें हिंदी जहाजांना मदत देऊन त्यांची अधिक वाढ होईल असें धोरण हिंदुस्थान सरकारला ठेवणें शक्य नाहीं."

सर महमद जाफरुल्लाखान,
३ एप्रिल १९३९

"हिंदुस्थान सरकारचें धोरण हिंदी नौकाव्यापारी आरमारास शक्य ती व योग्य ती मदत देण्याचें ठरलें आहे."

सर ए. रामस्वामी मुदलियार.
२५ मार्च १९४१

जगतांतील राष्ट्रांत समुद्रव्यापार करणाऱ्या राष्ट्रांचीं जहाजें मालाचे वजनी टनाची वाहतुक कोणत्या प्रमाणांत करतात तें पाहिलें तर त्यांत हिंदुस्थानचा अगदीं शेवटचा क्रमांक लागतो ! पुढील आंकड्यांवर जरा दृष्टिक्षेप करा.

देश	टनेज	जगांतील एकंदर व्यापारांत शेंकडा प्रमाण.
१ युनायटेड किंगडम (ग्रेटब्रिटन)	१,७९,८४,१५८	२५·९०
२ युनायटेड स्टेट्स (अमेरिका)	१,२०,०३,०२८	१७·२९
३ जपान	५६,२९,८४५	८·११
४ नॉर्वे	४८,३४,९०२	६·९६
५ जर्मनी	४४,९२,७०८	६·४७
६ इटली	३४,४८,४५३	४·९७
७ ब्रिटिश डोमीनियन्स	३०,६७,२५०	४·३०
८ हॉलंड	२९,७२,८७१	४·२८
९ फ्रान्स	२९,५२,९७५	४·२५
१० ग्रीस	१७,८०,६६६	२·५६
११ स्वीडन	१५,८१,९१९	२·२८
१२ रशिया	१३,१५,७६६	१·८९
१३ डेनमार्क	११,७६,१७३	१·६९
१४ स्पेन	९,१३,८९८	१·३२
१५ चीन	२,५८,४३२	०·३७
१६ हिंदुस्थान	१,६३,८५३	०·२४

याचप्रमाणें खुद्द हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यालगतचा व्यापार वस्तुतः हिंदी राष्ट्रीयांच्या जहाजी कंपन्यांच्या हातीं पाहिजे, पण तो तसा नसून त्यांतहि तो " परकी पुष्ट व घरचे उपाशी " या न्यायानेंच त्यांस मिळतो हें पुढील आंकड्यांवरून दिसेल.

परदेशी जहाजें व्यापारी माल ५१,१८,६५२ टन नेतात	हिंदी जहाजांना फक्त १७,६०,६४७ टनच न्यावयास मिळतो !

याचा अर्थ हा कीं परदेशी लोकांस ७४·४० टक्के व हिंदी लोकांस फक्त २५·६० टक्के ! यावरून हिंदुस्थानला सरकार असून हिंदी जहाजी कंपन्यांची उपासमार होते, व परके मात्र पुष्ट बनतात ! देशांत " राष्ट्रीय " सरकार नसलें म्हणजे त्या देशावर केवढे अनर्थ ओढवतात ! !

२२ सप्टेंबर १९२७ रोजीं मि. पी. एन्. सप्रू " यांनीं कोस्टल ट्रॅफिक कंट्रोल बिल् " नांवाचें बिल कौंसिल ऑफ स्टेटपुढें मांडलें, त्यांत त्यांनीं परदेशी कंपन्यांचे हितसंबंध ज्यांत निगडित झालेले नाहींत असा देश जपान यानें स्वदेशांत गेल्या वीस वर्षांमध्यें आपल्या राष्ट्रीय व्यापारी आरमाराची वाढ व प्रगति कशी केली हें वर्णन करून हिंदुस्थानांत या राष्ट्रीय धंद्याला उत्तेजित करण्यासाठीं हिंदुस्थान सरकारनें या देशाच्या किनाऱ्यालगतच्या व्यापाराचे नियंत्रणाचा कायदा करून त्याचा फायदा हिंदी व्यापारी नौ–दलाला देणें किती आवश्यक आहे हें स्पष्ट केल्यावर कॉमर्स सेक्रेटरी मि. डौ जरा गरम झाले ! ब्रिटिश व्यापाराला संरक्षण देतांना हिंदुस्थानचें मुळींच नुकसान होऊं दिलें नाहीं हें प्रतिपादण्याकरतां त्यांनीं भाषण केलें ते किती मुत्सद्देगिरीचें व टाळाटाळीचें आहे हें लक्षांत येण्याकरितां पुढील उतारा पहा. ते म्हणाले:—" अशा तऱ्हेच्या बिलापासून हिंदी लहान कंपन्यांचा मुळींच फायदा न होतां हिंदी समुद्रकिनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत नव्या कटकटी मात्र उपस्थित होतील ! हिंदी जहाजी व्यापारास मदत म्हणून हिंदुस्थान सरकारनें पुष्कळ कांहीं केलें आहे. नाविक शिक्षणासाठीं म्हणून " डफरिन " बोटीची स्थापना केली, व शिवाय नाविक एंजिनीअरिंगचे विद्यार्थी आतां तयार होऊं लागले आहेत. पूर्वी ब्रिटिश मालकीची असणारी बंगाल पायलट सर्व्हिस ही पूर्णपणें हिंदी केली आहे. ब्रिटिश व हिंदी कंपन्यांमधील स्नेहभाव वाढविण्याची खटपट सरकार करीत आहेच. गेल्या पंधरा वर्षांत हिंदी जहाजी कंपन्यांची जी वाढ झाली तशी वाढ जपानची पहिल्या पंधरा वर्षांत मुळींच झाली नाहीं. हिंदुस्थानच्या पूर्ववैभवाचीं स्तुतिस्तोत्रें गाण्यापेक्षां सध्यांच्या प्रगतीकडे लक्ष देणें बरें. या नव्या बिलामुळें (ज्यांत भेदभाव स्पष्टच आहे) हिंदी व्यापारी जहाजांची अधिक वाढ मुळींच होणार नाहीं. परदेशी कंपन्यांनीं दरांची स्पर्धाच उभारली नसल्यामुळें हिंदी जहाजी कंपन्यांचें मुळींच नुकसान होत नाहीं. "

या भाषणानंतर श्री. रामदास पंतुलु म्हणाले:—" हिंदुस्थानच्या आर्थिक इति-

हासाचें निःपक्षपातपणें निरीक्षण केल्यास एकोणीसाव्या शतकापासून ईस्ट इंडिया कंपनी व ब्रिटिश हितसंबंध व हिंदुस्थानचे हितसंबंध यांत फारसा स्नेहभाव दाखविला गेला असें म्हणतां येणार नाहीं. गेल्या शतकाच्या उत्तरार्धांत हिंदुस्थानचा किनाऱ्यालगतचा व्यापार सर्व जगतांतील राष्ट्रांस खुला ठेवला गेला व व्यापार व राजकीय धोरणानें हिंदुस्थानपासून हवा तसा अनिर्बंध फायदा परदेशी लोकांस लुटण्याची मुभा दिली गेली आहे. रामदास पंतुलूंनीं आपल्या भाषणांत एका फ्रेंच प्रवाशाच्या भाषणाच्या उताऱ्यावरून ब्रिटिश ॲडमिरॅल्टीनें १८०२ मध्यें किंग्ज नेव्ही इन इंडियासाठीं बोटी बांधण्याचें काम हिंदुस्थानांत दिलें होतें असें म्हणतांच डौ साहेबांचा पारा वर चढला ! व ते म्हणालेः—" The really palmy days of Indian shipping were the latter days of the East India Company's time when wooden ships had reached their greatest development and steel ships had not come in : nor does he realise that this development took place with the encouragement, with-every possible encouragement of the East India Compay. They got men out of the Admiralty at home to teach Indians how to build better ships. They did everything they could to develop this into a really Indian industry. " अर्थः—हिंदी जहाजी धंद्याचा अत्युच्चकाल वस्तुतः ईस्ट इंडिया कंपनीच्या उत्तरार्धांतील होय. यावेळीं लांकडी बोटींची बांधणी पराकाष्ठेस पोंचली होती व लोखंडी बोटींना सुरुवात झाली नव्हती. रामदास पंतुलूंच्या हें लक्षांत आलें नाहीं कीं हिंदी जहाजांची उच्च दशा ' ईस्ट इंडिया कंपनीच्या उत्तेजनामुळेंच आली होती. त्यांनीं ब्रिटिश ॲडमिरॅल्टीचे तज्ज्ञ या देशांत पाठवून त्यांचे हातून हिंदी कारागिरांस शिक्षण देवविलें. त्यांनीं खरोखरी ही कला हिंदी लोकांचा एक स्वतंत्र धंदा व्हावा म्हणून शक्य तें केलें, " हें सांगत असतां डौ हे स्वतःच इतिहास विसरले होते ! ब्रिटिश ॲडमिरल्टीनें चॅथम डॉकमधून एका इंग्रज कारागिरास खुद्द हिंदुस्थान केवळ हिंदी लोकांच्या हातांनींच सुंदर घडणीच्या नौकांच्या बांधणीचें काम कसें करतो हें शिकण्यास हिंदुस्थानांत एकोणीसाव्या शतकाच्या तिसाव्या वर्षी पाठविलें होतें. इंग्रजांनीं हा इतिहास विसरतां कामा नये ! ! हा इतिहास विस्मरणांत टाकणें त्यांना

सोइस्कर असलें तरी अभ्युदयेच्छु हिंदी जनतेस तो स्फूर्तिप्रद खास आहे ! ! पूर्वकालीन हिंदी नौकाधंद्याला नाकें मुरडून हिंदी लोकांना खालीं पहावयास लावण्यासाठीं इंग्लिश बांधकामाची उठल्या सुटल्या तरफदारी करणाऱ्या सर्व इंग्रजांनीं व अधिकाऱ्यांनीं खोट्या अभिमानाच्या भरीस न पडतां १८३३ मध्यें डब्लिनच्या रॉयल एशिआटिक सोसायटीपुढें सर जॉन मालकम् यांनीं पाठविलेला पेपर वाचावा! तद्वत् १८१३ ते १८१४ चे दरम्यान ब्रिटिश पार्लमेंटच्या या विषयावरील वादविवादाचा रिपोर्ट नं. ८ वा भाग वाचावा, व मग त्यांत हिंदी जहाजी धंदा लोखंडी बोटीच्या धंद्यानें बुडाला, कीं इंग्रज नौकाकारखानदारांच्या **स्वार्थीपणाच्या हट्टामुळें** बुडाला हें त्यांच्या लक्षांत येईल ! पण उठल्यासुटल्या हिंदी लोकांची नालस्ती केली नाहीं तर तो "जेता" इंग्रज कसा ? व त्याचा दरारा तो कसा राहणार ? असो. महात्मा गांधी यांनीं एके ठिकाणीं असें म्हटलें आहे कीं "Indian shipping had to perish that British shipping might flourish." "ब्रिटिश जहाजी धंदा ऊर्जितावस्थेस येण्यासाठीं हिंदी जहाजी धंद्यास मरावें लागलें !" असें, हिंदी माणसानें म्हटलें तर त्यावर पक्षपातीपणाचा आरोप येतो. पण इंग्रज मनुष्य तर निष्पक्षपाती ना ? तो आपल्या मातृभूमीस दगलबाज होणार नाहीं ना ? अशा उच्च ध्येयाचा सज्जन गृहस्थ खास इंग्रज सर वुइल्यम् डिग्बी काय म्हणतो तें पहा !

"The ancient occupations of the people on sea and land (in India) have been destroyed and more and more of men and women are driven to the soil without capital wherewith to properly cultivate it. The ships which now carry its coastwide trade are steamers built in Britain, the officers are Britains the profits derivable from trade go to Britain, we are literally draining India dry, bleeding was Lord Salisbury's term in 1785. It is more accurate than my own." अर्थः—"हिंदुस्थानांतील लोकांचे खुष्की व सागरावरील व्यापाराचा नाश केला व वाढत्या प्रमाणांत माणसें व बाया यांस जमिनीकडे शेतीसाठीं धाव घ्यावी लागत आहे, पण त्याकरतां लागणाऱ्या पैशाची मात्र त्यांस वाण आहे. हिंदुस्थान देशाच्या किनाऱ्यालगतचा व्यापार ज्या बोटींतून चालतो त्या सर्व बोटी

ब्रिटनमध्यें तयार झालेल्या असतात, त्यांवरील अधिकारी झाडून ब्रिटिश असतात, व्यापारापासून मिळणारा सर्व फायदा ब्रिटनच्या खिशांत जातो! आपण (ब्रिटिश लोक) हिंदुस्थानला अगदीं कोरडे ठणठणीत करायच्या मागें आहोंत! १८७५ मध्यें यास लॉर्ड सॅलिसबरी यांनीं रक्तशोषण म्हटलें होतें. माझ्या उपमेपेक्षां त्यांची उपमा बरोबर आहे."

घ्या डौ साहेब! व इतर इंग्रज अधिकाऱ्यांनो!! हा तुमच्याच जातभाईचा निष्पक्षपाती व सच्या दिलाच्या जातभाईचा व राष्ट्रबंधूचा पुरावा घ्या! व मग हिंदी धंद्याची कुचेष्टा करा!!

याप्रमाणें तीस चाळीस शतकें व तत्पूर्वीहि हिंदी लोकांनीं वाढविलेला नौकानयनाचा धंदा व व्यापार ब्रिटिश व्यापारी तृष्णेपुढें बळी पडला! या धंद्याच्या बळावर वैभवशिखरास पोहोंचलेला देश व त्याबरोबरच त्यांतील नौकाधंदेवाले पार बुडाले! देश कर्जबाजारी झाला! त्याचें वैभव पूर्णपणें नष्ट झालें! पण नुसतें हळहळून काय उपयोग? "कीं ठेविला पोत बळेंचि खालें। ज्वाला तरी ते वरती उफाळे॥" या वामन पंडिताच्या उक्तीप्रमाणें पडत्या काळांतहि या नाविक धंद्याचें पुनरुज्जीवन करण्याचें कार्य कुणी केलें? हिंदी लोकांनीं केलें काय व त्याचा परिणाम कांहीं स्फूर्ति देतो कीं नाहीं हें पुढील प्रकरणांत पाहूं.

भाग दहावा

हिंदी नौकानयनाच्या पुनरुज्जीवनाचे प्रयत्न

कीं डिला तोतरु फुटे अणखी भरानें ।
कीं तो विधून्नतिहि घेइ क्रमाक्रमानें ॥
जाणोनि हें सुजन ज्या दुबळीक आली
त्याची कदा न करिती सहसा टवाळी ॥ १ ॥ (वामन पंडीत.)

शरीरांत जीव व जीवंतपणा असला कीं तो जीव दुर्दैवाच्या फेऱ्यांत सांपडल्यावरहि निराश न होतां प्राप्त परिस्थितींतहि कर्तव्यास पराङ्मुख न होतां संकटास तोंड देऊन पुनश्च ऐश्वर्यशिखर गांठण्याची पराकाष्ठा करतोच करतो. राष्ट्र जीवंत राहण्यास त्या राष्ट्रांतील बहुसंख्य घटकांत चैतन्य सळसळत असेल, स्फूर्ति राहील, आत्मविश्वास असला व तपस्येची शक्ति असेल तर तो देश संकटावस्थेंतून बाहेर पडल्यावांचून राहत नाहीं. हिंदुस्थानांतील लोक अध्यात्मवादी, अर्थात् हृदयस्थ जनार्दनावर विश्वास ठेवणारे असल्यानें त्यांच्या ठिकाणीं क्वचित् नैराश्य भासमान झालें तरी त्यांस मधून मधून गतवैभवाचें व पराक्रमशाली इतिहासाचें स्मरण होऊन सुप्तप्राय झालेला त्यांचा अन्तरात्मा जागृत होतो, व तोच त्यांस कर्तव्याची स्फूर्ति देतो. ही स्फूर्ति बहुजनसमाजांत संचरली कीं सबंध समाज कार्यप्रवण होतो. याप्रमाणें राजकीय, सामाजिक, आध्यात्मिक, धार्मिक, तात्विक इत्यादि चळवळी या देशांत अनेकदां होऊन गेल्या हें इतिहास सांगतो.

तीस चाळीस शतकें सागरसम्राट बनून राहिलेला हिंदुस्थान कालमाहात्म्यानें दुर्दैवाच्या फेऱ्यांत सांपडल्यानें हिंदवासीयांत प्रथम पन्नास पाऊणशें वर्षें बरेंच शैथिल्य व नैराश्य यांचें प्राबल्य माजलें, तरी विचारी लोकांच्या मनांत उन्नतीच्या आकांक्षेस नवनवे अंकुर फुटून समाजांत चैतन्य जागृत होऊं लागलें. राजकीय बाबतींत जस्टिस रानडे, जस्टिस तेलंग, चिपळूणकरशास्त्री, लो. मा. टिळक, नामदार गोखले, ज. बद्रुद्दिन तय्यबजी व इतर प्रांतांतीलदि. डब्ल्यू. सी. बानर्जी,

कस्तुरीरंग आयंगार, दयानंद सरस्वती प्रभृति महान् बुद्धिमान, स्वदेशाभिमानी, तेजस्वी व कर्तबगार नेते पुढें आले. व कांहींनीं राजकीय, तर इतरांनीं सामाजिक, तर कोणी धार्मिक चळवळींचा पाया घातला. त्याचप्रमाणें औद्योगिक पुनरुज्जीवनाचें कार्य टाटा प्रभृतींनीं अंगावर घेतलें. नौकानयनाचा धंदा व व्यापार यांत पुनर्जीवन घालण्याकरतां टयूटिकोरिनचे चिदंबरम् पिल्ले, चितागांगचे कालामिया व इतर मुसलमान व्यापारी, तसेंच काठेवाड, मुंबई, बंगालमधील अनेक धंदेवाल्यांनीं लक्ष घातलें. १८६० पासून १९२५ पर्यंत हिंदी नौकानयनाचा धंदा परत आपल्या हातांत आणण्याकरितां चिकाटीचा प्रयत्न करणाऱ्या कमींतकमी १०२ कंपन्या निघाल्या. त्यांचें एकंदर भांडवल ४६ कोट रुपयांचें होतें व या सर्व रजिस्टर्ड कंपन्या होत्या. परंतु देशांतील उदयोन्मुख धंद्यांना राष्ट्रांतील सरकारचें मनःपूर्वक प्रोत्साहन व सहाय्य पाहिजे असतें. दुर्दैवानें या देशांतील परकीय सत्तेमुळें त्या प्रोत्साहनाचा अभाव, या कारणानें या अंकुर फुटूं पाहणाऱ्या रोपट्यास लागणारें खत, थंडीवाऱ्यापासून बचाव याची सोय झाली नाहीं. या नाविक धंदे कंपन्यांस ब्रिटिश धंदेवाल्यांकडून दराचे बाबतींत घस सोसावी लागे त्यामुळें जेरीस येऊन या कंपन्यांस राम म्हणावा लागला! यांपैकीं आज फक्त सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी जीव धरून आहे व जराशी वाढती आहे. तिच्या उत्कर्षाकडे थोडें लक्ष देणें विषयास धरूनच होणार आहे.

पहिल्या महायुद्धाच्या वेळीं ग्वाल्हेरच्या शिंदे महाराजांनीं साम्राज्य सरकारला मदत म्हणून पाठविलेली रुग्णालय बोट (Hospital ship) " लॉयल्टी " युद्ध संपल्यानंतर विक्रीस काढली होती. १९१९ मॉट–फर्ड कायदा पुढें येऊं घातला होता. जिकडे तिकडे नवे धंदे; नव्या कंपन्या, वाढते फायदे यांची लाट पसरली होती. अशा वेळीं साहसी व्यापारीमंडळीपैकीं सुप्रसिद्ध व्यक्ति शेट वालचंद हिराचंद कोठारी यांना स्फूर्ति होऊन त्यांनीं आपले स्नेही कै. नरोत्तम मुरारजी, सर लल्लूभाई सामळदास, शेट कीलाचंद रेवचंद इत्यादिकांना सामील करून घेऊन एक कंपनी उभारली, व हॉस्पिटल शिप् " लायल्टी " खरेदी केलें, व इंग्लंड ते हिंदुस्थान असा हिंदी कंपनीचा ने-आणीचा व्यवहार सुरू केला. तीच ही " सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी " होय. हें नांव देण्यांत खरेदी करणारांच्या मनांतील एकप्रकारची कृतज्ञताबुद्धि, हिंदी संस्थानिकाविषयींचा आदर व स्वतःस वाटणारा अभिमान ह्याच संमिश्र भावना असाव्यात. या कंपनीच्या डायरेक्टरांमध्यें पुढील गृहस्थ आहेतः—

१ शेट वालचंद हिराचंद (चेअरमन)

२ शांतिकुमार एन्. मुरारजी (एक्स–ऑफिशिओ)

३ तुलसीदास कीलाचंद

४ माणिकलाल प्रेमचंद

५ चुनीलाल भाईचंद मेहता

६ दि ऑनरेबल शांतिदास असाकरण

७ दिनशा डी. रोमर, एस्क्वायर

८ पिंगल वेंकटराम रेड्डी „

९ दि ऑनरेबल सर रहिमतुल्ला चिनॉय

या कंपनीचें रजिस्टर्ड ऑफिस सिंदियाहौस, बॅलार्ड इस्टेट, मुंबई येथें असून कंपनीचे मुख्य एजंट्स मेसर्स नरोत्तम मुरारजी अँड कंपनी हे आहेत. या कंपनीशीं सहकारी कंपन्या म्हणून जोडल्या गेलेल्या इतर जहाजी कंपन्या आहेत त्यांत (१) सिंदियास्टीम शिप्स, लि. लंडन, (२) सिंदिया स्टीम शिप्स् बर्मा, लि., (३) नरोत्तम लि., (४) ईस्टर्न बॅंकर्स लि., (५) नरोत्तम अँड पॅरिस, लि., (६) ईस्टर्न बॅंक बर्मा, लि., (७) हाजलाइन लि., (८) बेंगाल बर्मास्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी, लि., (९) इंडियन को–ऑपरेटिव्ह नॅव्हिगेशन कंपनी, लि., (१०) रत्नागर स्टीम नॅव्हिगेशन कं. लि., (११) बॅांबे स्टीम नॅव्हिगेशन कं. लि. ह्या होत.

ह्या कंपनीनें प्रथमतः १९१९ मध्यें ५९३४ टन वजन वाहून नेणारी एक बोट "लॅायल्टी" प्रथम शिंदे सरकारपासून विकत घेऊन आपल्या साहसी व्यापारी आरमाराचा ओनामा केला व येथूनच हिंदी राष्ट्रीय जहाजी धंद्याच्या पुनरुज्जीवनास स्फूर्ति मिळाली. या कंपनीला आणि तिजमधील शेअर–होल्डर्सना फार तोटा आला, पण तो सहन करून ब्रिटिश जहाजीकंपन्यांच्या दराच्या चढाओढीस तोंड देऊन व इतर अनेक आपत्तींमधून मार्ग काढून त्यांनीं स्वतःच्या फायद्याचें खरेंच, पण त्याबरोबरच राष्ट्राच्या अभिमानांत भर घालणारे कार्य हिरिरीनें अविरतपणें चालू ठेविलें हें त्यांस भूषणावह आहे. या कंपनीचा पहिला हप्ता म्हणजे इंग्लंड व हिंदुस्थान या दोन देशांमध्यें उतारूंची ने–आण करणारी हिंदी कंपनी उभारणें हा होता, तर दुसरा हप्ता म्हणजे हिनें इंग्लंडच्या पॅलेस शिपिंग कंपनीकडून सहा

बोटी विकत घेऊन त्यांचा संबंध हिंदुस्थान व यूरप खंड, व हिंदुस्थान व ब्रह्मदेश यांजमध्यें सामान व उतारूंची वाहतुक करून जुळविणें हा होता.

याप्रमाणें हिंदुस्थानांतील एका हिंदी जहाजी कंपनीनें आपला पवित्रा टाकला खरा, पण तो टाकतांच इंग्लिश बोटकंपन्याचे मनांत खळबळ सुरू झाली, व प्रथम थेम्स नदींत ईस्ट इंडिया कंपनीची हिंदुस्थानी बोट शिरतांच जी धावपळ सुरू झाली तशीच पुनः याहि प्रसंगीं उडाली! हिंदुस्थानच्या जहाजीकंपनीनें तोंड वर काढूं नये म्हणून इंग्लिश बोटकंपन्यांनीं या हिंदी कंपनीशीं स्पर्धायुद्ध सुरु केलें व केवळ दराच्या आकारणीनेंच बेदम करण्याचा चंग बांधला. वस्तुतः १९१४ ते १९१८ या महायुद्धाच्या कालांत हिंदुस्थाननें युद्धकार्यांत केलेला स्वार्थत्याग, मुबलक माणसें व धन यांचा पुरवठा, यांजकडे पाहून व होऊं घातलेल्या मॉट-फर्ड कायद्यानुसार हिंदुस्थानास प्राप्त होणारें नवें मानाचें स्थान याकडे लक्ष देऊन तरी इंग्रज कंपन्यांनीं या साहसास मदत करावयास हवी होती, नाहीं तर निदान माणुसकी दाखविण्याकरितां थोडा धीर तरी द्यावयाचा होता. पण तें बाजूसच राहिलें. पाश्चात्त्य स्वार्थीपणाच्या पायावर उभारलेल्या तत्त्वज्ञानानें भारलेल्या इंग्रज कंपन्यांनीं आपले दर खाडकन उतरविले. रंगून ते मुंबईचा दर टनास १८ रुपये होता तो एकदम ६ वर आणून सोडला! हेतु हाच कीं सिंदिया कंपनीस हा दर न परवडतां रंगून ते मुंबई तांदूळ वाहतुकीचें सगळें माप आपल्या ब्रिटिश कंपनीच्या पदरीं पडावें! सिंदिया कंपनीनें प्रथमच किनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत हात घालून १९२१ मध्यें ब्रह्मदेशांतील तांदूळ आपल्या "फॅन्कबी" बोटींतून आणण्याचा पायंडा घातला व पहिल्या तीन दिवसांत ६४०० टन तांदूळ बोटीवर लादला. ब्रिटिश कंपन्यांनीं दर उतरवितांच सिंदिया कंपनीनें या स्पर्धेस तोंड देण्याचें ठरविलें, व दुसऱ्या व्यापाऱ्यांचा माल भाड्यानें वाहून नेण्याऐवजीं स्वतःच तांदूळ खरेदी केला व तो आपल्या स्वतःच्या जहाजांत भरून आणून विक्रीस आरंभ केला! या कामीं त्यांस ब्रह्मदेशाचे एक प्रसिद्ध व्यापारी सर अबदुल करीम जमाल यांचें फार सहाय्य झालें. याप्रमाणें व्यापार व वाहतुक यांच्या योगानें ब्रिटिश कंपन्यांचा विरोध कमी झाला, त्यामुळें वाहतुकीचे दरहि सिंदिया कंपनीं आपल्या मर्जीप्रमाणें आकारूं शके. यावरून इंग्रजी कंपन्यांना हें कळून चुकलें कीं ही राष्ट्रीय संस्था कच्च्या गुरूची चेला नसून तिची उभारणी केवळ स्वार्थापेक्षां राष्ट्रीय हितबुद्धीवर झाली आहे व तें कार्य पार पाडण्याचा तिचा निर्धार आहे. याप्रमाणें

पहिल्या सलामींत न गडगडल्यानें या कंपनीबद्दल ब्रिटिश कंपनीच्या मनांत थोडी भीति उत्पन्न होऊन पाडास पाड दिसतो असें दिसतांच त्यांनीं जरा सलोख्याचा हात पुढें केला. यानंतर १९२२ मध्यें इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं दुसरा प्रयत्न लॉर्ड इंचकेप् यांच्यामार्फत केला. तो असा कीं, उगाच नुकसानीचा धंदा करीत न राहतां सिंदिया बोटकंपनीच ब्रिटिश इंडिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीला फार मोठ्या किंमतीला विकत घेऊन द्यावयाचा; अशा योगें सिंदिया कंपनीत पैसे गुंतविलेल्या डायरेक्टर व शेअरहोल्डर्स यांचें नुकसान न होतां ही कटकट कायमची बंद पाडावयाची, या उद्देशानें ब्रिटिश कंपन्यांनीं खटपट चालविली. नुसतें पैशाकडेच पहावयाचें तर हें कदाचित् सफलहि झालें असतें. पण वैयक्तिक स्वार्थच प्रमुख उद्देश ठेवला तर हिंदी राष्ट्राचा नौकानयन व्यापार वाढणार नाहीं हें जाणून कंपनीचे डायरेक्टर व शेअरहोल्डर्स यांनीं असें ठरविलें कीं कांहींहि नुकसान झालें तरी कंपनी चालवावयाचीच. म्हणून इंग्रजांच्या स्पर्धेला तोंड देण्याचें निश्चित करून त्यांनीं कंपनी विकावयाचें नाकारलें.

यानंतर हिंदी कंपन्यांना इतर राष्ट्रांच्या पद्धतीवर हिंदुस्थान सरकारकडून किनाऱ्यालगतचा जहाजी व्यापार राखीव व्हावा व कांहीं आर्थिक मदत व्हावी असे प्रयत्न दिल्लीच्या मध्यवर्ती कायदेमंडळांत सर शिवस्वामी आय्यर, बॅरिस्टर हाजीं, पी. एन्. सप्रू, हृदयनाथ कुंझरू प्रभृति अनेक हिंदी प्रतिनिधींनीं केले. अखेरीस १९२९ मध्यें इंडियन मर्कंटाइल मरीन नांवाची कमिटी स्थापण्यांत आली. त्यानंतर १९३९ मध्यें दि इंपीरियल शिपिंग कमिटी बसविली. तिनें आपल्या शिफारसी हिंदुस्थान सरकारास सादर केल्या. तथापि त्यांचा फारसा उपयोग झाला नाहीं. बॅरिस्टर हाजींनीं १९२८ मध्यें व महमूद गझनवी यांनीं १९३६ मध्यें हिंदी व्यापारी जहाजी कंपन्यांसाठीं किनाऱ्यालगतचा व नद्यांवरील व्यापार राखीव ठेवावा अशी बिलें आणलीं. परंतु तीं पास झालीं नाहींत, व हिंदी जहाजीकंपन्यांस त्यांचा कांहींच फायदा झाला नाहीं. किनाऱ्यालगतचा व्यापार हिंदी कंपन्यांसाठीं राखून ठेवल्यानें हिंदुस्थान सरकारचें कांहीं एक नुकसान व्हायचें नाहीं असें या विषयावरील तज्ज्ञांचें मत होतें, पण मग ब्रिटिश जहाजीकंपन्यांचें काय व्हावयाचें ? या प्रश्नावरून युरोपियन सभासद, अधिकारी व त्यांच्या कच्छपी लागणारे हिंदी लोक हे सतत या प्रयत्नांस विरोध करीत राहतात.

सिंद्या कंपनी व ब्रिटिश कंपन्या यांच्यामध्यें १९२२ मधील लॉर्ड इंचकेप

साहेबाचा विक्रीचा डाव हुकल्यानंतर सलोख्याची भाषा सुरू होऊन १४ मार्च १९२३ रोजीं ब्रिटिश व इंडियन शिप्स कंपन्यांमध्यें एक करार ठरला. हा करार म्हणजे एक प्रकारें दास्य मानण्याच्या स्वरूपाचाच होता. या कराराजन्वयें हिंदी कंपन्यांनीं आपल्या मालकीच्या ३० हजार टन मालवाहतुकीच्या रजिस्टर असलेल्या फक्त सातच बोटी ठेवाव्या, आणि त्या वाढवावयाच्या तर त्यांची कमाल मर्यादा चौदाच्या वर जातां कामा नये, व त्यांचें टनेज प्रमाण ६४ हजारांवर जाऊं नये. या कराराचा अंमल चौदा वर्षें रहावा आणि त्यानंतरहि हिंदी कंपन्यांनीं आपलें टनेज वाढवूं नये. याखेरीज हिंदुस्थान, ब्रम्हदेश व सीलोन यांच्याबाहेर व्यापारी बोटी इतरत्र कोठेंहि पाठवूं नयेत, व कंपन्यांनीं उतारूंच्या वाहतुकीच्या बोटीहि ठेवूं नयेत असल्या अटी हिंदी कंपन्यांवर लादण्यांत आल्या! "धरलें तर चावतें, सोडलें तर पळतें!" अशा कात्रींत कंपन्या सांपडल्या! करार न करावा तर किनाऱ्यालगतचा व्यापार हातांतून जातो, व करावा तर असल्या विलक्षण, मानहानिकारक व राष्ट्रीय प्रगतीचा मार्ग कुंठित करणाऱ्या अटी स्वीकारून उतारूंची सोय करण्याचें व इतर देशांशीं व्यापार करण्याचें सोडावें लागतें. याशिवाय राष्ट्रांतील सरकारचें पाठबळ राष्ट्राच्या जहाजी व्यापारास पाहिजे; पण त्याचाच येथें अभाव! व सापत्नभावानें वागणाऱ्या अधिकाऱ्यांशीं गांठ! म्हणून "मिळेल तें खिशांत टाकावें, व बाकीच्याकरतां हात पुढें करावा" या तत्त्वास अनुसरून सिंदिया कंपनीनें वरील करारास मान्यता दिली, व हिंदी किनाऱ्यालगतच्या व्यापाराची शाश्वती करून घेतली. यामुळें इंडिया कोस्टल कॉन्फरन्समध्यें यापुढें सिंदिया कंपनीला हिंदी जहाजी कंपन्यांच्या वतीनें प्रतिनिधि म्हणून ब्रिटिश व्यापाऱ्यांच्या बरोबरीनें बसण्याचा दर्जा प्राप्त झाला. तथापि हिंदी जहाजी व्यापाऱ्यांना अनेक तऱ्हांनीं मूक टोचणीची शिक्षा सहन करावी लागेच. सर शिवस्वामी आयर यांच्या ठरावानुसार नेमलेल्या इंडियन मर्कंटाइल मरींननें जवळ जवळ एकमतानें केलेल्या शिफारसींप्रमाणें हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यालगतचा व्यापार हिंदी जहाजी कंपन्यांसाठीं राखीव करून जहाजावरील खलाशी व अधिकारी यांचें पूर्णपणें हिंदीकरण होण्यासाठी म्हणून नाविक शिक्षणार्थ एक ट्रेनिंग शिपहि ठेवण्यांत यावें असें होतें, ती शिफारस दिल्लीच्या ॲसेंब्लीनें प्रचंड बहुमतानें पास केली. त्यानंतर फक्त "डफरिन" बोट नाविक शिक्षणासाठीं ठेवण्यांत आली. पण किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव करण्यासाठीं मात्र हिंदुस्थान सरकारचा पाठिंबा

हिंदी व्यापारी जहाजांस मिळाला नाहीं. बॅ. हाजी यांचें "कोस्टल रिझर्व्हेशन बिल" १९२८ मध्यें मांडलें जाऊन तें पासहि झालें. त्यास हिंदुस्थान सरकारनें कसून विरोध केला होता. पण पास झालेलेंहि बिल परत सिलेक्ट कमिटी-कडे जाऊन तेथून तिसऱ्या वाचनासाठीं ॲसेंब्लीच्या समोर येणार असें पाहतांच कॉमर्स मेंबर सर जॉर्ज रेनी यांनीं या बाबतींतील हितसंबंधाच्या सर्व कंपन्यांची एक परिषद बोलावून तींत या प्रश्नाचा निकाल लावावयाचें ठरविलें. ही परिषद व्हाइसरॉय लॉर्ड आयर्विन यांच्या अध्यक्षतेखालीं भरली, परंतु तेथेंहि ब्रिटिश व्यापारी हिंदी जहाजी व्यापारास यत्किंचित्‌हि सहाय्य किंवा सवलती देण्यास तयार नव्हते. त्यांनीं परिषदेंत स्वच्छ सांगितलें कीं, आम्हीं इंग्लंडांतील ज्या कंपन्यांचे प्रतिनिधि आहोंत त्याची आम्हांला या प्रश्नाबाबत कोणतीच आज्ञा नाहीं, म्हणून आम्ही आपलें मत देऊं शकत नाहीं. परिषदेचा अशा रीतीनें बोजवारा उडाला व सारी खटपट वाया गेली. यानंतर ६ जानेवारी १९३० रोजीं हिंदुस्थान सरकारनें एक फर्मान (Communique) काढून जाहीर केलें कीं "यापुढें समुद्रावरील व्यापार व हिंदी किनाऱ्यालगतचा व्यापार यांत हिंदी कंपन्यांना पुरेसा हिस्सा मिळण्याची जबाबदारी सरकारवर राहील." असो. एवढें सर्व झालें तरी अजून हिंदुस्थान सरकारनें या बाबतींत फारशीं मजल मारलेली नाहीं व ते स्वस्थच बसले आहेत. वरील परिषद अपेशी ठरल्यामुळें कॉंग्रेस स्वराज्य पक्षानें ॲसेंब्लीवर बहिष्कार टाकला व बॅ. हाजी यांनींहि १९३० सालीं आपल्या सभासदत्वाचा राजीनामा दिला! यानंतर गोलमेज परिषदा झाल्या, व १९३५ चा घटना कायदा पास झाला. त्यांतील कलमांअन्वयें व्हाइसरॉयकडे कांहीं विशिष्ट अधिकार सोंपविण्यांत आले आहेत. किनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत सापेक्ष दर ठेवतां येऊं नयेत अशी कायद्यांत स्पष्ट योजना आहे. सकृद्दर्शनीं यांत काय गैर आहे असें कोणास वाटण्याचा संभव आहे, पण तेथेंच खरी "ज्ञानोबाची मेख" आहे. कारण या योगें हिंदी जहाजीकंपन्यांना किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव करून मदत होईल ती न व्हावी हें स्पष्टच दिसतें. असो.

लॉर्ड इंचकेपच्या भेटीनंतर ब्रिटिश कंपन्या व हिंदी जहाजीकंपन्या यांत झालेल्या कराराची मुदत १९३३ मध्यें संपावयाची होती. ती संपल्यावर सिंदिया कंपनी व दोन ब्रिटिश जहाजी कंपन्या यांनीं कॉमर्स मेंबर सर जोसेफ भोर यांच्या

सहाय्यानें आपसांत एक करार केला. त्यायोगें सिंदिया कंपनीस थोड्याअधिक सवलती मिळाल्या आहेत. यामुळें ६४ हजार टनेजवरील प्रमाण आतां १ लक्ष टनांवर गेलें आहे. याखेरीज ब्रिटिश इंडिया स्टीम नॅव्हिगेशनच्या भागीदारींत गंगासागरांत (Bay of Bengal) प्रवासी वाहतुक या कंपनीस करतां येऊं लागली आहे. याच काळांत बंगालची बंगाल बर्मा स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी डबघाईस येऊन तेथील हिंदी जहाजी व्यापार बंद पडण्याची पाळी आली होती. त्यास हातभार लावून सिंदिया कंपनीनें या बुडत्या कंपनीस वांचविलें, नाहीं तर ती कदाचित् ब्रिटिश इंडिया कंपनीच्याहि आहारीं पडली असती. या नूतन जीवनामुळें ही बंगाल बर्मा कंपनी आराकानच्या किनाऱ्यावर प्रवास वाहतुक चालवूं शकून चितागांग, अकियाब व रंगून यांच्या दरम्यान मेलबोटी चालवूं शकते. गेलीं आठ वर्षें हें तिचें काम सतत चालू आहे. याशिवाय कारोमांडल किनारा व रंगून या दरम्यानची प्रवासी वाहतुक सिंदिया कंपनी करीत असते. या कंपनीच्या मुख्य कचेरीच्या इमारतीचें उद्घाटन १९३८ मध्यें झालें. हें सिंदिया हौस उघडतांना कंपनीचे चेअरमन सेठ वालचंद हिराचंद यांनीं कंपनीचे डायरेक्टर व शेअरव्होल्डर यांनीं दाखविलेली चिकाटी व स्वार्थत्यागपूर्वक नुकसान सोसण्याची धडाडी याबद्दल मुक्तकंठानें प्रशंसा केली. प्रथमतः एका प्रवासी बोटीपासून जन्मास आलेल्या या कंपनीच्या मालकीच्या म्हणून आज सामान वाहतुकीच्या एक लक्ष टन वाहतुक करणाऱ्या १८ बोटी असून ४ प्रवासी बोटी आहेत. याशिवाय या कंपनीनें आपल्या चालकत्वाखालीं इतर चार पांच कंपन्याहि चालविल्या आहेत, व सहकारित्वांतही चार पांच आहेत. त्यांचीं नांवें या प्रकरणाच्या आरंभासच आलीं आहेत.

पूर्वसागराप्रमाणेंच हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील व्यापार करणाऱ्या इतर लहान लहान जहाजी कंपन्यांसहि ब्रिटिश स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीनें चढाओढीनें उतरलेल्या दरांचा त्रास व नुकसान सोसावें लागतच होतें. हा त्रास वांचविण्याच्या उद्देशानें म्हणून ब्रिटिश कंपन्यांशीं सहकार्य करून नवा करार करण्याचें सिंदिया कंपनीनें कबूल केलें नव्हतें, व अखेरीस तडजोड म्हणूनच सर जोसेफ भोर यांना लवाद नेमून त्यांचा निर्णय सर्वांस मान्य करणें भाग पडलें. यामुळेंच या छोट्याशा उदयोन्मुख हिंदी कंपन्यांचें अस्तित्व टिकलें, इतकेंच नव्हे तर त्यांस विशिष्ट बंदरांतील व्यापाराचा शेंकडा ८५ टक्के भाग राखतां आला. याखेरीज समुद्रान्तर्गत व्यापार हिंदी व्यापारी जहाजांस करतां येण्याची एक विस्तृत योजनाहि या कंपनीनें

योजून तिचा पहिला टप्पा म्हणून मुंबई ते युरपखंडामध्यें एक प्रवास बोटींचा व्यवहार सुरू करण्याची योजना पुढें केली, पण दुर्दैवानें तिला सरकारी पाठिंबा मिळाला नाहीं !

हिंदुस्थानांतील मुसलमान यात्रेकरू इस्लामी पवित्र ठिकाणीं दरवर्षी जातात त्यांस "हाज"ला जाणारे प्रवासी म्हणतात. हे प्रवासी मुंबई, कलकत्ता व कराची या बंदरांतून ब्रिटिश कंपनी "मोंगल लाइन" च्या बोटींतून हजारोंनीं प्रवास करतात. या प्रवासांत त्यांचे फार हाल होतात, परंतु त्यांच्या प्रवासांतील सुख-सोयींकडे मोंगल लाइनचे अधिकारी फारसे लक्ष घालीत नाहींत असा अनुभव असल्यामुळें अनेक मुसलमान पुढारी व हाज कमिटीचे सभासदांचे इच्छेनुसार सिंदिया कंपनीनें आपल्या मालकीच्या बोटी या प्रवासासाठीं सोडावयाचें १९३७ मध्यें ठरविलें व त्या बोटीवरील सुखसोयी, जेवणखाण्याची व्यवस्था व इतर लहान-सहान सोयी वाढवून त्यांनीं आपलें नांव कमविलें; परंतु ब्रिटिश कंपन्यांनीं या विरुद्ध दराचें युद्ध पुकारून कंपनीला फार नुकसानींत आणलें.

याशिवाय हिंदुस्थान सरकारनें "डफरिन" बोट नाविक शिक्षणासाठीं राखून ठेवण्याचे कामींहि सिंदिया कंपनीनें फार खटपट केली व कंपनीचे चेअरमन हे या ट्रेनिंग शिपच्या गव्हर्निंग बॉडीवरील एक सदस्य असून त्यांच्या प्रेरणेनें शिक्षण घेणाऱ्या हिंदी उमेदवारांच्या सुखसोयींकडे अधिक विशेष लक्ष दिलें जाऊन या उमेदवारांपैकीं ५४ टक्के उमेदवारांस सिंदिया कंपनीनें आपल्या बोटींवर नेमून घेऊन पास होणाऱ्या लोकांची एक खात्रीची सोय करून ठेविली आहे. ही तिची विशेष कामगिरी होय. याखेरीज परदेशांत जाऊन नौकानयन एंजिनीअरिंगची कला अवगत करून घेण्यासाठीं शिष्यवृत्त्याहि ही कंपनी देते. सिंदिया कंपनीनें प्रथमतः सागरव्यापारास इतर कंपन्यांकडून बोटी विकत घेऊन प्रारंभ केला. परंतु १९२७ मध्यें आपल्या मालकीच्या बोटी बांधण्याची ऑर्डर ग्लासगोच्या मेसर्स लिथगो या कारखानदारास देऊन त्यांचे करवीं "जलबाला", "जलदूत" व "जलवीरा" या तीन बाष्प-शक्तीच्या बोटी तयार करविल्या व त्या प्रथमतः पाण्यांवर सोडण्याचे मंगल समारंभ कै. विठ्ठलभाई पटेल, कै. पं. मोतीलाल नेहरू व डॉ. सर रघुनाथ पुरुषोत्तम परांजपे या प्रसिद्ध हिंदी पुढाऱ्यांच्या हस्तें घडवून आणले. याशिवाय इतर अधिकीच्या बोटीहि कंपनीनें बांधवून घेतल्या, पण त्या सर्व परदेशांत. हा परावलंबीपणा जावा व आपण स्वावलंबनाच्या बिनमोल तत्त्वावर स्वतःच्या मालकीची गोदी उभारून

तिजमधून आपल्या बोटी बांधवून घ्याव्या व डागडुजीची साधनें व व्यवस्थाहि करावी या हेतूनें कलकत्ता पोर्ट कमिशनरशीं या बाबतींत १९३७ मध्यें कंपनीनें बोलणें सुरू केलें, पण त्यांत यश आलें नाहीं. या बाबतींत हिंदुस्थान सरकारचेंहि पोर्टट्रस्टपुढें कांहीं चालेना (कारण पोर्टट्रस्टमध्यें ब्रिटिश व्यापाऱ्यांचा वरचष्मा व स्थानिक स्वराज्य आहे!) तेव्हां कंपनीनें विजगापट्टम येथें आपली गोदी बांधावयाचें ठरवून त्याविषयीं प्रयत्न चालविले. प्रथम जागा मिळवून ठेवली व नंतर गोदी बांधवून तिचें उद्घाटन कॉंग्रेसचे माजी अध्यक्ष राजेन्द्रबाबू यांच्या हस्तें २१ जून १९४१ मध्यें केलें. हा ताजा इतिहास आहे. या नवीन गोदींत दरवर्षी ८ ते १० हजार टन वजन वाहतुकीच्या चार बोटी तयार करतां येऊन त्यांची वाढ पुढें दरवर्षी ६ ते १० हजार टनी सोळा बोटी बांधतां येतील असें धोरण ठरविण्यांत आलें आहे. या कामासाठीं आठ ते दहा हजार तरी कामकरी लागतील व त्यांची एक स्वतंत्र वसाहत करून त्यांच्या राहण्याच्या व खाण्यापिण्याच्याहि सोयी करायचा कंपनीचा मानस आहे. हिंदुस्थानच्या रॉयल इंडियन नेव्हीचे प्रमुख ॲडमिरल हर्बर्ट फिझरबर्ट यांनीं १९४० मध्यें वसाहती व हिंदुस्थान यांस उद्देशून ध्वनिक्षेपक यंत्रांतून भाषण केलें होतें. त्यांतील महत्त्वाचीं वाक्यें पुढें दिलीं आहेतः—

"I would like to mention also another subject vital to India's progress and having a close relation to our naval needs. It is the ship-building industry. At the present moment no such industry exists although, as every one knows, in the past India's ship-building industry was world famous. It is obvious to me, and I think to a great many other people that the sooner a ship-building industry is started the better for India. Such an industry to be successful needs courage, enterprise and fore-thought. That all these are present in India is a fact that cannot be denied."

अर्थः—" आपल्या नाविक जरूरीशीं निकट संबंधी व हिंदुस्थानच्या प्रगतीसाठीं आवश्यक अशा एका महत्त्वाच्या विषयासंबंधींहि मला उल्लेख करावासा वाटतो. तो विषय म्हणजे नौकाबांधणीचा उद्योगधंदा होय. सद्यःकालांत अशा प्रकारचा धंदा अस्तित्वांत नाहीं हें खरें, पण प्रत्येकाला हें माहीत आहे कीं, पूर्वी हिंदुस्थानांतला

नौकानयनाचा धंदा जगत्प्रसिद्ध होता. माझ्यासारखेंच आणखी कित्येकांचें असेंच मत असलें पाहिजे कीं, हिंदुस्थानांत हा धंदा जितका लौकर सुरू होईल तितकें चांगलें. अशा प्रकारचा धंदा यशस्वी होण्यास धैर्य, साहस व दूरदृष्टि या गुणांची गरज असते. हे गुण आज हिंदुस्थानांत आहेत हें कोणासच नाकारतां यावयाचें नाहीं. ”

चालू महायुद्धास प्रारंभ होतांच ही दूरदृष्टि ठेवून स्वातंत्र्य उपभोगणाऱ्या ब्रिटिश कॉमनवेल्थमधील सर्व वसाहतींनीं आपापल्या देशांत वरील घोषणा उचलून धरून बोटी बांधण्याचें काम जारीनें चालू केलें. आज मोठमोठ्या नवीन यंत्रसामुग्रीनें सुसज्ज व द्रुतगतींच्या बोटींची फार आवश्यकता असतांनाहि या युद्धकालांत हिंदी नौकानयनाच्या धंद्यास उर्जितावस्था आणण्यासाठीं विजगापट्टमच्या गोदींत नौका बांधण्यास लागणारीं सर्व यंत्रसामुग्री सरकारच्या सहानुभूतीनेंच अमेरिकेंतून मागवावी लागणार होती, व तज्ज्ञहि परदेशांतून आणावे लागणार होते. त्याकरितां लागणारा परवाना मिळणें शक्यच नव्हतें. अशा वेळीं इंग्लंडचा सबंध कारखानाचा कारखाना इकडे आणून त्याचा उपयोग करून तयार होणाऱ्या बोटी हिज़् मॅजेस्टीज़् किंवा हिंदुस्थान सरकारच्या स्वाधीन करण्याची तयारीहि सिंदिया कंपनीची होती. पण हा सर्व खटाटोप “ युद्धप्रयत्न ” समजला जावा अशी कंपनीची विनंति होती, तीच सरकारला मान्य झाली नाहीं! हिं. स. चे कॉमर्स सेक्रेटरी सर ॲलन लॉइड यांना जहाजबांधणीचें कार्य हें युद्धप्रयत्न म्हणून गणाल काय? असा प्रश्न करतांच त्यांनीं ताबडतोब “ नाहीं ” म्हणून स्वच्छ उत्तर दिलें! हेंच उत्तर कॉमर्स मेंबर सर रामस्वामी मुदलिआर यांनीं मुत्सद्देगिरीच्या नरम शब्दांत चक्क नाहीं च्या ऐवजीं पुढीलप्रमाणें दिलें. ते म्हणाले:—

“The emphasis lay in the last portion 'as part of the war-effort,' because we felt that if we were not so unhappy as to have this war dragging on for more than three years, no ship built at the ship-building yard could be ready before three or four years. That is why my Honourable friend said that “it was not the intention of the Government to encourage as a part of the war effort.”

अर्थः—“ युद्धप्रयत्नांतील एक भाग म्हणून जो शेवटला भाग आहे त्यावर

विशेष जोर होता. आम्हांस वाटलें कीं, जर आमच्या सुदैवानें हें युद्ध तीन वर्षांहून अधिक न लांबलें तर या नौकाबंधनाच्या गोदींतून तयार होणाऱ्या बोटींस लागणारा तीनचार वर्षांचा काल गेल्यामुळें बोटी युद्धकालीं तयारच होणार नाहींत व म्हणून आमचे सन्मान्य स्नेह्यांनीं उत्तर दिलें कीं, "या नौकाबंधनकार्यास युद्धप्रयत्न म्हणून मानण्याचा हिंदुस्थान सरकारचा मानस नाहीं."

सिंदिया कंपनीच्या या नवीन साहसास लागणारीं कांहीं यंत्रें व पोलाद यांसाठीं इंग्लंड व हिंदुस्थानांत केलेल्या खटपटींमुळें कंपनीला मान्यता मिळाली हें खरें, पण पुढेंमागें याचा फायदा कंपनीनें मागूं नये म्हणून त्यांस बजावण्यांत आलें आहे कीं, कंपनीच्या बोटकारखान्याला सरकारकडून अग्रपूजेचा मान मिळाला व यास सरकार बांधलें गेलें असें मुळींच मानतां कामा नये !

जपान, इंग्लंड, ऑस्ट्रेलिया वगैरे सर्व देश आपापल्या देशांतील नौकानयन धंद्यास उत्तेजन देऊन मदत करण्यांत पाण्यासारखा पैसा ओततात, पण हिंदुस्थानांत मात्र असल्या गोष्टी स्वयंप्रेरणेनें करणाऱ्या साहसी लोकांचे हात आंखडून धरले जातात ! याचें कारण हेंच कीं, या देशाचें सरकार स्वतंत्र नसून त्यास भारतमंत्री म्हणजे ब्रिटिश सरकार प्रतिनिधींच्या हाताखालीं काम करावें लागतें, व म्हणून त्यांचें सर्व लक्ष ब्रिटिश जहाजी धोरणावर अवलंबून असतें हें होय. ऑस्ट्रेलियांत नवीन जहाज बांधण्यासाठीं म्हणून तेथील सरकारकडून तद्देशीय कंपन्यांस दिली जाणारी उदार देणगी म्हणजे दर टन वजनामागें १० ते १२–१० पौंड दिले जातात, व याप्रमाणें जितकें टनी प्रमाण बोटीचें असेल तितके पौंड त्या कंपनीस मदतीदाखल दिले जातात. याशिवाय बोटबांधणीसाठीं लागणाऱ्या सामानावर जकात माफ, येणाऱ्या वाहतुकीच्या फायद्यावर उत्पन्न कर माफ व देशांत उत्पन्न होणाऱ्या लोखंडास उदार मदत वगैरे नाना प्रकारच्या मदती दिल्या जातात. १९३९ च्या ब्रिटिश शिपिंग ॲसिस्टन्स बिलान्वयें अधिकीच्या ट्रॅम्प व सामानी बोटी बांधण्यासाठीं इंग्लंडनें १ कोटी पौंड मंजूर करून जुलै १९४० पावेतों नवीन बोटी बांधण्यासाठीं कर्जाऊ रकम म्हणून ४८ लक्ष पौंड दिले ! अशीं अनेक उदाहरणें आहेत. व त्या सर्वांचा निष्कर्ष हाच कीं हिंदुस्थानांतील जहाजी कंपन्यांस इतर देशांतील राष्ट्रीय सरकार आपल्या देशी धंद्यास उत्तेजनार्थ म्हणून जी हरतऱ्हेची मदत पोंचविते तिचा हिंदुस्थानांत पूर्ण अभाव आहे ! कारण हिंदुस्थानचें सरकारच स्वतंत्र नाहीं ! व देश परतंत्र आहे ! !

आज या कंपनीच्या मालकीच्या बोटींचीं नांवें पुढें दिलीं आहेत त्यावरून सिंदिया कंपनीनें १९१९ मध्यें एकाच "लॉयल्टी" नांवाच्या प्रवाशी बोटीवर उभारलेल्या संसाराचा व्याप कसा वाढला हें लक्षांत येईल.

१ सामान वाहतुकी बोटी.

नांव	टनेजप्रमाण	नांव	टनेजप्रमाण
जलविहार	५३३०	जलरश्मी	४४४९
जलराजन	५१२०	जलज्योति	४४३०
जलमोहन	५१००	जलपालक	४२१५
जलकृष्ण	४९९१	जलमणी	३९४४
जलगंगा	४९८१	जलरत्न	३९४२
जलयमुना	४९८१	जलपद्म	३९३५
जलवीरा	४९६६	जलविजय	३७५६
जलदूत	४९६६	जलबाला	३६१०
जलपुत्रा	४८५६	जलतरंग	२४९८

२ प्रवासी वाहतुकी.

जलगोपाल	५२८४	एलमदीना	३९६२
जलदुर्गा	३९७८	एल हिंद	५३१९

३ लहान आगबोटी.

जलधारा ३२ टन; जलमुद्रा ४९ टन, व जलबिंदु ३३ टन.

याप्रमाणें आपत्तिकालांतहि न डगमगतां या देशांतील कांहीं कर्तृत्वसंपन्न लोकांनीं पुढें होऊन चिकाटीचे प्रयत्न केले त्यांत जरी प्रथम अपयश आलें तरी वामन पंडिताच्या उक्तीप्रमाणें "आली जरी कष्टदशा अपार। न सोडिती धैर्य तथापि थोर। केला जरी पोत बळेंचि खाले। ज्वाला तरी ते वरती उफाळे॥" या हिंदभूमींतील सज्ञान, साहसी, मानी, धैर्यवान सत्पुत्र सतत झगडत राहून गतवैभव परत मिळवून देण्यासाठीं जीवाचा आटापिटा करतील यांत शंका नाहीं. कै. नामदार गोखले यांचे उद्गार पहाः—"We have to serve India by our failures, but success is the last of a series of failures."

आपणांस मातृभूमीची सेवा करतांना कित्येकदां तरी अपेश घ्यावें लागेल, पण या अपयशमालिकेच्या अखेरीस यश हाच अखेरचा टप्पा होय. हे उद्गार कितीतरी खरे आहेत ! विजगामपट्टमची गोदी उघडतांना बाबू राजेन्द्र प्रसाद यांनीं दिलेला संदेशहि असाच मननीय आहे. ते म्हणतात,

"My appeal to you, therefore, is not to lose heart, but to strive honestly and to the best of our abilities in the peculiar circumstances in which we are placed in our own country, to achieve the object on which we have set our heart, namely, the economic independence and regeneration of this country of which this modern ship Yard reviving one of the most ancient industries of India, is a significant symbol." अर्थः—" माझी आपणांस हीच विनंति कीं आपण हृदयास धीर द्या व आज आपण आपल्याच देशांत ज्या एका चमत्कारिक विशिष्ट प्रसंगांत सांपडलों आहोंत त्यांत सचोटीनें व आपल्या शक्तींची पराकाष्ठा करून ज्यावर आपण सर्वांनीं एक दिल केलें आहे तें कार्य म्हणजे आर्थिक स्वातंत्र्य प्राप्त करून आपल्या देशाचें पुनरुज्जीवन करण्याचा प्रयत्न करणें हें आहे. हिंदुस्थानच्या अत्यंत प्राचीन अशा एका औद्योगिक क्षेत्राचें पुनरुज्जीवन करण्याच्या कार्याचें एक प्रतीक म्हणजे आजचें हें आधुनिक तंत्रयुक्त नौकाबांधणीचा कारखाना होय हें जगास दाखवा."

भाग अकरावा

रॉयल इंडियन नेव्ही

या ग्रंथाच्या आठव्या भागांत ईस्ट इंडिया कंपनीनें उभारलेल्या आरमाराचीं स्थित्यन्तरें १६११ ते १८६१ पर्यंत कसकशीं झालीं याचें वर्णन आलेंच आहे. प्रस्तुत प्रकरणांत हिंदुस्थानच्या संरक्षणाची एक बाजू जें आरमार त्याची स्थापना केव्हां व कशी झाली व आज त्याची स्थिति काय आहे हें पाहणें आहे.

१८७७ पर्यंत ब्रिटिश साम्राज्यांतील हिंदुस्थानचें म्हणून असणारें आरमार मुंबईसरकारच्या हाताखालीं वागत असे. या आरमाराचें नांव बदलून त्याला ह्या वर्षी "हिज मॅजेस्टीज् रॉयल इंडियन मरीन्" हें नांव देण्यांत आलें, व १८९२ पासून यालाच "रॉयल इंडियन मरीन्" असें म्हणूं लागले. पहिल्या महायुद्धांत या रॉयल इंडियन मरीनच्या सहा बोटींनीं रॉयल नेव्हीची मदतगार फिरतें गलबत (क्रूझर) या नात्यानें फार मोठी कामगिरी बजावली. याखेरीज रॉयल नेव्हीच्या तांबडा समुद्र, कास्पियन समुद्र व उत्तर समुद्र येथें असणाऱ्या ग्रँड फ्लींट मध्येंहि तिनें शौर्य गाजविलें. यावेळीं या रॉयल इंडियन मरीनमध्यें काम करण्याकरतां हंगामी लोक म्हणून २४० ऑफिसर्स, ६० वॉरंट ऑफिसर्स, व २००० इतर कामकरी खलाशी म्हणून हिंदी लोक भरती करण्यांत आले होते. यानंतर फौजी खात्याच्या हिंदीकरणाचा प्रश्न ज्या ज्या वेळीं पुढें येई त्या त्या वेळीं आरमारासंबंधींहि प्रश्न असेंब्लीपुढें मांडून नाविक शिक्षण व नाविक एंजिनिअरिंगचें शिक्षण देऊन ते उमेदवार आरमारांत अधिकारपदावर नेमले जावेत असे प्रयत्न हिंदी प्रतिनिधींकडून करण्यांत येऊं लागले. १९२९ मध्यें जनरल रॉलिनसनच्या अध्यक्षतेखालीं एक कमिटी स्थापन होऊन रॉयल इंडियन मरीनचें रूपान्तर युद्धप्रवीणतेंत होऊन त्यास रॉयल इंडियन नेव्ही हें नांव देऊन हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याच्या संरक्षणाचें एक लहानसें रोपटें म्हणून त्याची स्थापना व्हावी याचा विचार झाला, व रॉयल इंडियन नेव्ही (लढाऊ आरमार) मध्यें सुरवातीस चार आर्मड् स्लूप्स, दोन पेट्रोल बोटी, चार माइन स्वीपिंग ट्रॉलर्स, दोन सर्व्हे शिप्स

व एक डेपो शिप् इतक्या बोटी असाव्या व त्यावरील अधिकार एका रिअर ॲडमिरलचा हुद्दा मिळालेल्या ऑफिसरकडे द्यावा अशी शिफारस केली गेली. ही योजना हिंदुस्थान सरकार व ब्रिटिश सरकार या दोघांनीं मान्य केल्यावर तत्संबंधीं योग्य ते कायदेहि पार्लमेंटनें पास केले. असेंच हिंदुस्थान सरकारनें मध्यवर्ती ॲसेंब्लीपुढें " दि इंडियन नेव्हल डिसिप्लिन बिल " नांवाचें बिल १९२८ मध्यें आणलें. तें ह्या खेपेस नापास झालें, तरी १९३४ मध्यें त्यास ॲसेंब्लीनें संमति दिली.

हिंदुस्थान सरकारचें कॉमर्स मेंबर सर चार्लस इन्नेस यांनीं १९ मार्च १९२६ रोजीं ॲसेंब्लींतील भाषणांत खडसून सांगितलें होतें कीं " India's shores are protected for her by the British Navy, and in time of war she can rely always on the British navy. " म्हणजे ब्रिटिश आरमार हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याचें रक्षण करीत आहे व युद्धकाळीं सुद्धां हिंदुस्थानच्या लोकांनीं या रखवालदारावर विश्वास ठेवून खुशाल झोंपा काढाव्या ! पण या म्हणण्यास १९३९ मध्यें सुरू झालेल्या विश्वसंगरानें जबरदस्त धक्का दिला व यापुढें हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याचें रक्षण केवळ ब्रिटिश आरमारावर विसंबवणें धोक्याचें असून तो टाळण्याकरितां हिंदुस्थानच्या आरमाराची शक्य तेवढी वाढ करण्याचा सुविचार हिंदुस्थान सरकारास सुचला ही हिंदी लोकांच्या दृष्टीनें भाग्यसूचक घटना होय. १९३९ मध्यें प्रत्यक्ष रणसंगरापासून हिंदुस्थान जरी बराच दूर अंतरावर होता तरी जर्मनीचें पाऊल पूर्वेच्या दिशेनें द्रुतगतीनें पडत आहे असें पाहतांच हिंदी आरमाराची हिंदी सैन्य वाढींप्रमाणें वाढ करण्याचें ठरलें. आरंभास आरमारांत तज्ज्ञ व निष्णात असे अधिकारी हिंदी असले तरी ते दर्यामें खसखस या प्रमाणांत अत्यल्प असून पाणसुरुंग काढून टाकणें, तोफा डागणें, पाणबुड्या बोटींना तोंड देणें (anti-sub-marine duty), दळणवळण मार्ग, मच्छीमारीचें संरक्षण वगैरे शिक्षण त्यांस दिलें होतें. परंतु आरमार वाढवायचें म्हणतांच संन्याशाच्या लग्नास शेंडीपासून आरंभ! युद्धकार्यांत तरबेज असलेले खलाशी, वॉरंट ऑफिसर, अधिकारी, मास्टर ऑफ शिप्स् व बोटी व त्यांजवरील युद्धसाहित्य, जेवणखाण, उपचार वगैरे सर्वच गोष्टींत लोक पाहिजे असतात, व तेहि वाढत्या प्रमाणांत. खलाशी तयार करण्यास शांतता काळांत अठरा महिने व अधिकारी तयार करण्यास चार वर्षें लागतात, व इकडे तर युद्धास आरंभ झालेला,

व सर्व बोटी व इंग्रजी आरमार इंग्लंडच्या रक्षणास लागणार, अशी परिस्थिति आ वासून उभी होती! १९३९ मध्यें हिंदी आरमारांत फक्त १२०० ते २००० टनाच्या एकूण ६ स्लूप बोटी किंवा वाहतुक संरक्षक बोटी, एक टेहेळणी जहाज, एक गस्ती जहाज (Patrol ship), एक आरमारी लोकांस तयार करणारी बोट (Depot) व इतर लहानसहान बोटी होत्या. १९३९ फेब्रुवारींत चेटफील्ड कमिटीनें हिंदी आरमारास आधुनिक पद्धतीचें युद्धस्वरूप देण्याची रूपरेषा काढून तिची छाननीहि केली होती, व यासाठीं लागणारे खर्चाकरितां म्हणून प्रतिवर्षी हिंदुस्थान सरकारच्या तिजोरींतून हिंदुस्थानच्या संरक्षणार्थ म्हणून दिला जाणारा, खर्च १५ लक्ष रुपये आपण न घेतां त्याची वासलात हिंदुस्थानच्या आरमारी खर्चांत व्हावी असा ठराव ब्रिटिश सरकारनें केला, व हिंदुस्थान सरकारनें रॉयल इंडियन नेव्ही हें काम ईस्ट इंडीज स्क्वॉड्रनच्या सहकार्यानें करील असा निर्वाळा दिला. यानंतर हिंदी आरमारास राखीव आरमारी फौज ठेवण्याची परवानगी देण्यांत आली. या राखीव फौजेंत (Royal Indian Navy Reserve) ऑफिसर्स, वॉरंट ऑफिसर्स, व्यापारी बोटी व त्यांवरील अधिकारी व खलाशी यांचा समावेश होतो. जलयुद्ध सुरू झालें म्हणजे शत्रूचें आरमार आपल्या बोटी बुडवील, किनाऱ्यानजीक पाणसुरुंग टाकून ठेवील, पाणबुड्या बोटीमार्फत किनाऱ्याच्या बंदरावर हल्ला करील, बोटीवरून हवाई जहाजें उडवून आपल्या प्रवासी जहाजांवर बॉंब टाकील—या सर्व प्रसंगांस तोंड देण्यासाठीं म्हणून प्रथमतः द्रुतगति टेहळणी मोटर बोटी पाहिजेत, पाणबुड्यांना तोंड देण्यास सशस्त्र लढाऊ बोट (Corvette) व सुरुंग काढून नेणारी बोट व इतर कामें करणाऱ्या बोटी व त्यांवरील अधिकारी, खलाशी, शस्त्रसाहित्य सर्वच कांहीं हवें, नको काय? यासाठीं हिंदी किनाऱ्यावरील गोदींत आधुनिक कालांत तयार केलेली पहिली बोट एच्. एम्. आय्. एस्. " त्रावण-कोर " तयार होत होती तिचा पहिला जलसंचार १९४१ च्या जुलैमध्यें झाला. यानंतर दुसरी बोट " बडोदा " ही आक्टोबरमध्यें जलपृष्ठावर दोलायमान होऊन विहार करूं लागली. या बोटींच्या जातीस " बॅसेट ट्रॉलर्स " म्हणतात, व यांचा उपयोग टेहेळणी करून शत्रूचें पाणसुरुंग काढून टाकून जलमार्ग साफ करण्याच्या कामीं होतो. या नवीन तयार होणाऱ्या बोटींस हिंदी संस्थानें व हिंदुस्थानांतील मोठमोठीं शहरें यांचीं नांवें देण्यांत येत आहेत, व या रीतीनें " लाहोर ", "पटना", " आग्रा " या नांवाच्या बोटी बॅसेट ट्रॉलर्स प्रकाराच्या आहेत. याशिवाय

"बांगोर" (Bangor) जातीच्याहि बोटी तयार केल्या जात असून त्यांचा उपयोग सुरुंग काढणें, पाणबुड्या बोटी हुडकणें, मोटर सुरुंग काढून मार्ग साफ करणें वगैरे कामीं होतो. याशिवाय ७२ फुटी लॉंचेस्, टग्स्, लाइफ बोटी व इतर मचवे होड्याहि आज हिंदुस्थानांत तयार होत आहेत. यापेक्षां मोठ्या बोटी इंग्लंडकडून पुरविल्या जाऊन त्या रॉयल नेव्हींत काम करताहेत. याशिवाय अधिकीच्या बोटी ऑस्ट्रेलिया व इतर ब्रिटिश वसाहतींत तयार होत आहेत व त्या रॉयल इंडियन नेव्हीकरतांच. इंग्लंडमधून तयार होऊन येणाऱ्या बोटींस हिंदुस्थानांतील प्रसिद्ध नद्यांचीं नांवें दिलीं जातात, जसें, "सतलज", "नर्मदा", "यमुना" इत्यादि. युद्ध सुरू होतांच पुष्कळशीं व्यापारी जहाजें युद्धकार्यार्थ उपयोगांत आणावयाचें ठरविलें जाऊन बऱ्याच व्यापारी बोटी व त्यांजवरील कामदार व कामकरी सर्वच युद्धकार्यार्थ रॉयल इंडियन नेव्हीमध्यें समाविष्ट केले गेले असून त्यांच्याकडे हिंदुस्थानांतून शत्रू देशांस जाणारा माल बंद करणें, व शत्रुपक्षाच्या मालबोटी अडकवून ठेवणें, शत्रूंनीं पाण्यांत पेरलेले पाणसुरुंग काढून टाकणें, टेहळणी करणें वगैरे सर्व कामें दिलीं आहेत. या व्यापारी बोटींस रॉयल नेव्हींत लागू करून घेतांच त्यांस शस्त्रास्त्रांनीं सुसज्ज करून त्यांस पाणसुरुंग व हवाई हल्ल्यापासून सुरक्षित ठेवण्याची योजनाहि त्यांजवर करण्यांत आली आहे. या सर्व बोटींवरील कामकऱ्यांनीं युद्धांत सहकार्य करावयाचें ठरविल्यानें त्या सर्वांसच रॉयल नेव्हीमध्यें दाखल करण्यांत आलें आहे. नावा बांधण्यासाठीं विजगापट्टम व कोचिन येथें नवीन गोदी उघडल्या असून त्याखेरीज कलकत्ता, मद्रास, मुंबई, व कराची हीं बंदरेंहि युद्धांत भागीदार होण्याची व्यवस्था केली आहे. १९४० मध्यें हें युद्धबळ ६०० टक्यांनीं अधिक वाढलें आहे. दररोज वाढत जाणाऱ्या या आरमारावर ऑफिसर्स व इतर कामकरू यांची वाढती संख्या होणार व तीं युद्धक्षम होण्यासाठीं एकदम इतक्या लोकांस शिक्षण देणेंहि कठिणच; कारण नाविक शिक्षण देणारे तज्ज्ञ शिक्षक व शिक्षणार्थ लागणारें सामान यांचा तुटवडाच होता. हें त्वरित होण्यासाठीं नवीन ऑफिसर उमेदवारांना एकदम कामाचें दृक्प्रात्यक्ष मिळावें म्हणून त्यांस चालू बोटींवरच कामें करण्यास पाठविण्यांत येत असे. याचा उपयोग असा झाला कीं बोटीची सफर होत असतां चालणाऱ्या सर्व हालचाली, रीतीभाती, सामानसुमान व त्यांची वापर या सर्व गोष्टी उमेदवारांच्या नजरेखालून जात व त्या त्यांच्या सहज अंगवळणीं पडत. हें झालें कीं मग त्यांस किनाऱ्यावरील

शिक्षणसंस्थेंत पाठविलें जाई व तेथें त्यांस गोलंदाजी, नावा हाकारणें, सिग्नल देणें, अँटीगॅसवर्क्स व अँन्टीसबमरीन कामें करणें यांचे पाठ दिले जात. हें सर्व आटोपलें कीं त्यांस चालू बोटीवर सर्वसाधारण कामें करण्यासाठीं नेमलें जाई. यासंबंधांत ज्याला ज्या कामाची विशेष आवडी व चलाखी दिसून पडे, त्या कामांत त्याला तरबेज करण्यांत येई. याप्रमाणें तयार झालेले अनेक हिंदी लोक आज रॅयल इंडियन नेव्हीमध्यें अधिकाऱ्याचीं कामें करीत आहेत व त्यांचें शिक्षण पुरेसें झालें असल्यानें त्यांस बोटींवरून समुद्रावरील सफरींत पाठविलें जातें. त्यामुळें त्यांचा अनुभव, हिय्या व कल्पकता दररोज वाढत आहे. अनुभवाचें ज्ञान हें पढिक ज्ञानापेक्षां केव्हांहि अधिक असल्यानें शांतताकाळीं सबंध शिक्षणाचा कोर्स त्यांना मिळालेला नसला तरी त्यांच्या कार्यक्षमतेंत कमतरता पडूं शकत नाहीं असा अनुभव आहे. यानंतर राहिले " रेटिंग्ज, " म्हणजे गलबतावरील इतर कामकरी वर्ग. यांनाहि शिक्षण देण्यासाठीं शांतता कालांत सुमारें अठरा महिने लागतात, पण वाढत्या संख्येच्या बोटींवर वाढत्या लढाऊ संख्येची जरूरी असल्यामुळें दररोज नवीन रिक्रुट भरती होते त्या सर्वांस शिक्षण देऊन तयार करणें अवश्यक असल्यानें त्यांच्यासाठीं मनोरा येथें एक जमिनीवर शिक्षणशाळा उघडण्यांत आली आहे. यासाठीं तिला जोड म्हणून " बहादुर " नांवाची एक बोट ठेविली आहे. तिच्यावर अठरा महिने शिक्षण दिलेल्या मुलांस समुद्रावर बोटीवर काम करण्यास पाठविण्यांत येतें. या मनोरा येथील शाळेंत प्रथमतः तीनशें मुलांची सोय केलेली असून ती आतां सहाशेंपर्यंत वाढविण्यांत आली आहे. या तयार झालेल्या लोकांस " नेव्हल रेटिंग्ज " म्हणतात. याशिवाय " सोशल सर्व्हिस रेटिंग्ज " म्हणून बोटीवरील विशिष्ट कामें करणारे लोक तयार करण्यासाठीं एच्. आय्. एम्. एस्. बोट " डलहौसी " ही ठेविली आहे. हिजवर पहिला महिना तांत्रिकज्ञान, दुसरा महिना ' न्यू. एंट्री कोर्स, ' व नंतर ज्यास खलाशी (Seamen) व्हावयाचें त्यांस शिक्षणाकरितां प्राथमिक वर्गांत एक महिना पाठविलें जातें. एंजिनमध्यें कोळसेमारीचें काम करणारास त्या शिक्षणासाठीं यंत्रवर्गांत पाठविण्यांत येतें. याचप्रमाणें इतर अनेक कामें असतात त्यांची सविस्तर माहिती पुढें दिली आहे. याशिवाय युद्ध सुरू झाल्यामुळें हिंदुस्थानांतून बाहेर सामान पोचविणें, व परत दुसरा माल घेऊन येणें याकरितां अधिकीच्या बोटी म्हणून ज्यांस ' मर्चंटमन ' किंवा व्यापारी जहाजें म्हणतात व जीं प्रत्येक राष्ट्रांतील नावाध्यक्ष (First Lord of

Admiralty) युद्धसहकार्यांत कामीं लावूं शकतात त्याप्रमाणें हिंदुस्थानच्या रॉयल नेव्हीमध्यें पुष्कळ व्यापारी जहाजें सामील करून घेतलीं आहेत व त्या सर्वांस लढाऊ स्वरूप दिलें आहे. असल्या बोटींना पाणसुरुंगापासून व हवाई हल्यापासून बचावासाठीं संरक्षक पेहराव घालण्यांत आला असून त्यांवरील सर्व नोकर व अधिकारी वर्ग यांस तात्पुरतें युद्धकार्यप्रवण करण्यांत आलें आहे. सिंदिया कंपनीनें विजगापट्टम येथें नवीनच उघडलेल्या बंदरामध्यें तयार होणारी पहिली युद्धनौका १९४२ मध्यें निघण्याची वंदता होतीं.

महायुद्धास प्रारंभ झाल्यापासून रॉयल इंडियन नेव्हीच्या पांच स्लूप बोटी तांबडा समुद्र, एडनचें आखात व इराणचें आखात यांत काम करण्याकरितां ईस्ट इंडियन नेव्हल कमँडर-इन्-चीफच्या दिमतीखालीं देण्यांत आल्या आहेत व एच्. एम्. आय्. एस् बोटी 'जम्ना' व 'सतलज' यांनीं अटलांटिक युद्धांत सहाकार्य केल्यावर आतां त्यांस पूर्वेकडील समुद्रावरील कामगिरी दिली गेली आहे. १६ मार्च १९४१ ला बर्बेरा बंदर शत्रूकडून पुनश्च जिंकून घेण्याच्या कामीं हिंदुस्थानच्या परदेशांतील फौजेशीं रॉयल इंडियन नेव्हीनें फार सहकार्य केलें. याचप्रमाणें ब्रिटिश सोमाली लँडमधील खडी फौज सुरक्षितपणें बाहेर काढण्याचे कामीं रॉयल नेव्हीला रॉयल इंडियन नेव्हीनें फार मदत दिली व नंतर हातची गेलेली वसाहत पुनः परत हातीं घेतांनाहि रॉयल इंडियन नेव्हीनें मोठी धडाडी दाखविली. याशिवाय सुदान-हून एरिट्रियाकडे चालून जाणाऱ्या साम्राज्य खुष्की सैन्यास पुरवठा पोचवितांना रॉयल इंडियन नेव्हीनें इंडियन आर्मी फोर्सच्या तळाला सामान सतत पुरविल्यामुळें हिंदी सैनिकांस इटालियन्सना हुसकावून लावतां आलें व एरिट्रिआच्या किनाऱ्या-वरील मर्साटकवाई या ठिकाणीं हिंदी, ब्रिटिश, फ्रीफ्रेंच व आफ्रिकन फौजीदळ पोचविण्याचें कामहि रॉयल इंडियन नेव्हीनें कुशलतेनें पार पाडलें. पोर्ट सुदान ते मसावा मधील किनाऱ्यालगतचा मार्ग खुला करण्याचे कामीं एच्. आय्. एम्. एस्. क्लाइव्ह' ही रॉयल इंडियन नेव्हीची बोट फार उपयोगी पडली. याशिवाय 'हिंदुस्थान,' 'इंडस,' 'पार्वती,' व 'रत्नागिरी' या रॉयल इंडियन नेव्हीच्या बोटींनींहि भरीव कामगिरी केली आहे. युद्धकाळामुळें यापेक्षां ज्यास्त सविस्तर माहिती आज उपलब्ध होऊं शकत नाहीं.

नाविक संस्था किंवा आरमारी संघटन (Naval organization) म्हणजे काय, त्याचे विभाग किती, व आजच्या रॉयल इंडियन नेव्हीमध्यें कोणत्या शाखेंत

काय काम चालतें, तें शिकण्याची पात्रता व तो धंदा आपलासा करण्याची व्यवस्था काय, व हें सर्व काम बिनबोभाट चालविण्यासाठीं शिस्त किती व कशी कडक असते हेंहि पाहणें विवेचनाच्या दृष्टीनें अवश्यक असल्यानें तिकडे लक्ष देणें जरूर आहे. हिंदुस्थानच्या सर्वसाधारण माणसास आज तरी नाविक दलाची व संघटनेची तितकीशी माहिती नसल्यानें तिच्यांतील बारीकसारीक माहिती उपलब्ध होणें अवश्य आहे. उद्यां कांहीं कालावधींत हिंदुस्थान स्वतंत्र झाल्यास (तो स्वतंत्र होण्याची सुचिन्हें दिसतातच !) त्यास आपल्या समुद्रकिनाऱ्याचें रक्षण करणें अवश्य आहे, म्हणून तत्संबंधीं माहिती तरुणांनीं आधींच करून ठेविली पाहिजे.

आरमाराची संघटना

कोणत्याहि आरमाराप्रमाणें रॉयल इंडियन नेव्हीमध्यें पुढील कामगार असतातः—

(१) नाविक लष्कर (Sea-men), (२) निखारे घालणारे (Stoker); (३) जहाजें बांधणारे व शिल्प कामगार; (४) दळणवळण विभाग (Communications); (५) जमाखर्च विभाग (Accountant branch); (६) औषधी विभाग (Medical branch). या सर्व विभागांत काम करणाऱ्या लोकांस पुढील विषय शिकविले जातात व कामें करावयाचीं असतात.

(१) नाविक लष्करी (Sea-men)

या दलांतील लोकांस पुढील कामगिरी दिली जातेः—

(१) सुकाणूनें जहाजांची हालचाल करणें, (२) समुद्रांत वल्हीं, शीड व यंत्रशक्तीनें बोटींना हाताळणें, (३) अवजारें करणें, शिवणकाम, व तार व दोऱ्या सांधणें वगैरे, (४) गलबताची नाळ वळवणें, पाणसुरुंग सोडणें व नांगर टाकणें वगैरे कामासाठीं फिरणहात मारणें. (५) तोफा डागणें, (६) तोफ डागतांना बत्ती लावण्याच्या यंत्राची व्यवस्था (Fire control instruments), (७) पाणबुड्या बोटींचा सुगावा लावणारीं यंत्रें वापरणें व खोल समुद्रांत बार उडविणें (Depth discharge); (८) पाणसुरुंग काढून नेणारीं यंत्रें हाताळणें; (९) अंतरिक्षांतून उडणारीं विमानें, पाणबुड्या बोटी, व पाण्याच्या सपाटीवर चालणाऱ्या बोटींच्या सर्व मोसमांत, हालचालींवर लक्ष ठेवणें; (१०) ढग, उष्णतामापक यंत्र (Thermo-meter), हवामापक यंत्र (Barometer) वगैरे पाहून हवेंत काय बदल होत आहे याची नोंद करणें, व हात व यंत्र यांच्या

सहाय्यानें समुद्रांच्या खोलीचा अंदाज बांधणें; (११) बोटी स्वच्छ करणें व आंतून बाहेरून रंगवणें; (१२) बंदूक व मशिनगन्स चालविणें; (१३) उत्तम लष्करी बाण्याच्या सैन्याबरोबर खुष्कीवर चाल करून लढणें व संगीन मारणें, (१४) वायुविध्वंसक योजना करणें, (१५) प्रथमोपचार, व (१६) हात, निशाण किंवा दिवा यांच्या सहाय्यानें खुणा करणें (Signalling).

या दलांतील नोकरी ही फार पुरातनकालची पद्धति असून यंत्रयुक्त व आधुनिक-रीत्या शस्त्रसुसज्ज जहाजें पुढें येण्यापूर्वी आरमारी युद्धांत हेच लोक जहाजें हाकारीत, व युद्धेंहि लढत असत. आजच्या शास्त्रीय व यांत्रिक पद्धतींत तर या नाविक लष्करी लोकांस सर्व प्रकारच्या ज्ञानाची आवश्यकता झाली असल्यानें इतःपर या विभागांत अशिक्षित लोकांना काम करणेंच अशक्य. यासाठीं शिकलेले, शास्त्रनिपुण, व यंत्रकला जाणणाऱ्या लोकांची जरूरी असून नवीन युद्धांत शत्रु हवेंतून येवो, पाण्याच्या खोलींतून वर येवो, किंवा सपाटीवरून हल्ला करो, सर्व तऱ्हेच्या युद्धाची तयारी असलेल्या वीरांचीच यापुढें या दलांत भरती होणार. युद्धांत लोक जखमी व्हायचेच, व विशेषतः गोलंदाजी लोकांवर तर विशेष मारा व्हायचा; युद्ध करावयाचें तर गोळीबार बंद पडणें कामाचें नाहीं, यासाठीं तोफा डागण्याचें माणूस जाया होतांच त्याची जागा भरून काढणारे लोक या दलांत अधिक पाहिजेत व यासाठीं आधुनिक युद्धांतील सर्व खाचाखोंचा माहीत असणारे व त्यांस टाळून आपलें काम सतत व अखंडपणानें करणाऱ्या लोकांस तीन गुणांची विशेष जरूरी लागणार व हे तीन गुण म्हणजे चिकाटी, अक्कलहुशारी व व्यवहारज्ञान.

अग्निरक्षक (Stoker)

या विभागांत कामें करणारे लोकहि सैनिक म्हणूनच तयार असावे लागतात. त्यांचीं कामें पुढीलप्रमाणें असतातः—

(१) जहाजावर असलेल्या यंत्राची हालचाल करणें.
(२) वाफेचा बंब, पंप, व एंजिनची साफसफायत ठेवणें.
(३) मोटरबोटी चालविणें.
(४) प्राथमिक विद्युत्काम.
(५) शीड व वल्ह्याच्या बोटी चालविणें.
(६) कॅनव्हस शिवणें व तार व रस्सी जोडणें.

(७) बोटींना आंतून-बाहेरून रंग लावणें.
(८) मशीनगन्स व रायफल्स चालविणें.
(९) जमिनीवर युद्ध करणें व संगीन मारणें.
(१०) वायुविध्वंस कार्य करणें, आणि
(११) प्राथमिक उपचार करणें.

वाफेची बोट चालविण्यासाठीं या वरील लोकांची फार जरूरी असते. वाफेचें यंत्र म्हटलें कीं एंजिन्स व बॉयलर्स सतत चालू ठेविले पाहिजेत, व उष्णतेकरितां सतत कोळसे पेटते ठेवून निखाऱ्यावरील राख काढीत राहिली पाहिजे. आतांशा पुष्कळशा बोटींवर कोळशाचें काम कमी झालें असून नुसते निखारे करण्यासाठीं कोळसे घालणें व काढणें एवढेंच काम स्टोकर्सकडे नाहीं. आधुनिक जहाजांतील यंत्रें कोळशानें न चालवितां बरींचशीं तेलाच्या वायूवर चालविण्यांत येतात, व कांहीं तर इंटरनल कंबशन एंजिनच्या योगेंहि चालविलीं जातात. या विभागांतील लोकांस यंत्र हाताळण्याच्या कामामुळें यंत्रसाहित्याची चांगली माहिती असते, व कांहीं वर्षें धंदा केल्यावर नोकरी सोडली तरी प्रत्यक्ष व्यवहारांत त्यांना यंत्रकलेच्या सहाय्यानें आपला चरितार्थ खाजगीरीतीनें करतां येतो.

३. शिल्प व बांधकाम करणारे

(Artificers and ship-wrights)

यांचे चार विभाग असतात. (१) एंजिन्समधील यांत्रिक. (२) विद्युद्यांत्रिक. (३) तोफखाना यांत्रिक, व (४) बोटदुरुस्तीचे यांत्रिक. हे सगळे लोक धंदेवाईक असून यांस सर्व यंत्रांची दुरुस्ती, साफसफायत ठेवावी लागते. यांचीं कामें एणेप्रमाणें:—

(१) एंजिनयांत्रिकाकडे एंजिन चालविणें व त्याची डागडुजी करणें हें काम असून त्यास एंजिनीअरचे हाताखालीं काम करावें लागतें. त्यास घिसाडकाम, टिन, व तांब्याचें काम, हातखोरी व जोडारी हीं कामें यावीं लागतात व शिवाय नाविक एंजिनीअरिंग व यंत्रचित्रकला हींहि अवगत असावीं लागतात.

(२) विद्युत् यांत्रिकः—सबंध बोटीवरील उजेड व पंखे चालू करण्यासाठीं लागणाऱ्या विद्युच्छक्तीचें नियंत्रण करण्याचें कार्य ज्या लोकांकडे असतें

ते कामगार शिक्षित व विद्युज्ज्ञानाची माहिती असणारेच असावे लागतात व म्हणून या विशिष्ट भागांतील लोकांस शिक्षणाचा अभाव असतां कामा नये व त्यांजवर रात्रीचे वेळीं सबंध बोटींतील उजेडाची जबाबदारी असल्यानें हें खातें फार महत्त्वाचें असतें.

(३) तोफडागे लोकः—यांच्याकडे तोफा (guns), बंदुकी (rifles), मशिनगन्स वगैरे चालविणें व पडताळून पाहणें हें काम असतें. त्यांना जहाजांवरील सर्व शस्त्रागाराची माहितीं असावयास पाहिजे. हें कार्य सुकर होण्यासाठीं त्यांना जोडकाम, घिसाडकाम, तांबें व टिनचें काम चांगलें यावें लागतें. शिवाय विद्युद्यंत्रानें चालविलीं जाणारीं शस्त्रेंहि बोटीवर असल्यानें त्यांस विद्युज्ज्ञानाचेंहि शिक्षण अवश्य घ्यावें लागतें.

(४) बोटीचे बांधकामी लोकः—या विभागांत काम करणाऱ्या लोकांस सुतारी, जोडकाम व नळगाराचे कामाची माहिती असावयास पाहिजे. यंत्रें सोडून बाकी सर्व बोटीवरील दुरुस्तीचें काम या लोकांकडे असतें. ताज्या व खाऱ्या पाण्याचे बोटीवरील नळांची व्यवस्था यांच्याकडेच असते, व सांडकामाचे पाण्याचे नळ वगैरे गोष्टी यांनाच संभाळाव्या लागतात. बोटीच्या सांगाड्यास तुफानी वादळानें, तोफांनीं अथवा बंदुकीनें दुखापत झाल्यास ती दुरुस्ती यांनाच करावी लागते. याकरतां या लोकांस पुढील गोष्टी याव्या लागतातः—(१) बंदुकी व पिस्तुलें यांचा उपयोग (स्वसंरक्षणार्थ), (२) शीड व वल्हीं यांनीं बोटी चालू करणें, (३) तारा व दोर जोडणें, (४) वायुविध्वंसक योजना व (५) प्राथमिक उपचार.

४. दळणवळण खातें (Communication branch)

संकटाची जाणीव करून गति सुलभ करण्याकरितां माणसाला जसे कान व डोळे असतात तसें हें खातें महत्त्वाचें असतें. शत्रूचें स्थान व त्याच्या हालचाली माहीत करून घेण्याचें काम ह्या खात्याचें आहे. त्यामुळेंच शत्रूच्या बोटी हुडकून त्यांचा नाश करतां येतो. अगदीं अल्पावधींत मिळालेली माहिती आपल्या बोटीवरील अधिकाऱ्यांस देतां यावी म्हणून या लोकांस सन्देश देणें (Signalling) चें

ज्ञान अवश्य असतें. याकरतां हे लोक शिक्षणांत तरबेज असावे लागतात. या विभागाच्या दोन कक्षा आहेत, त्या (१) वायरलेस् टेलिग्राफी व (२) दृश्य संदेश. यांमधील ज्ञान सारखें असलें तरी त्यांत थोडा फरक असतो.

(अ) वायरलेस् टेलिग्राफीः–बिनतारी संदेश म्हणजे त्यांत

(१) संदेश बाहेर पाठविणें व दुसरीकडून येत असलेला घेणें;

(२) बिनतारी यंत्रें चालू करणें व वापरतां येणें;

(३) बिनतारी यंत्राची दुरुस्ती करणें व तंत्र संभाळणें;

(४) खुष्कीवरील युद्धकाळीं सुलभवाह्य बिनतारी संदेश यंत्राबरोबर ठेवून त्याचें कार्य चालू ठेवणें;

(५) बिनतारी संदेशाचें ज्ञान;

(६) बोटसंकेत करणें (झेंडे व दीपप्रकाश यांच्या सहाय्यानें);

(७) सांकेतिक भाषाज्ञान;

(८) शिवणकाम, तार व रस्सी जोडणें;

(९) वल्हीं व शिडें यांच्या सहाय्यानें बोट चालविणें;

(१०) बोटींस आंतबाहेर रंगाचा मुलामा देणें;

(११) पिस्तुल व बंदुक चालवितां येणें;

(१२) वायुविध्वंसक कार्य; आणि

(१३) प्रथमोपचार—इतकीं कामें करावीं लागतात.

(ब) दृश्य संदेश देणें:—या कक्षेमधील लोकांस पुढील शिक्षण घ्यावें लागतें.

(१) मॉर्सपद्धति, म्हणजे रेषा व बिंदु यांचे आकार काढणें. याकरितां दिवे व विशिष्ट प्रकारचे आवाज काढणें (गुंजारव) या गोष्टींचा उपयोग, व दुसरी पद्धत म्हणजे निशाण दाखवून संकेत करणें (Semaphone);

(२) विद्युद्दीप उपयोगांत आणणें व त्यांच्या दुरुस्तीकडे लक्ष ठेवणें;

(३) सूर्यलेखक यंत्र (Heliograph), इतर सांकेतिक यंत्रें व टेलिफोन यांचें ज्ञान;

(४) सांकेतिक भाषाज्ञान;

(५) शिवणकाम व तार व दोर जोडतां येणें;

(६) वल्हीं व शिडें यांच्या सहाय्यानें बोटी चालविणें;

(७) हरतऱ्हेच्या हवामानांत टेहेळणी करणें व गस्त घालणें;

(८) बोटीची स्वच्छता करणें व आंतूनबाहेरून मुलामा देणें;

(९) पिस्तुल व बंदुक चालवितां येणें;

(१०) वायुविध्वंसक ज्ञान; आणि

(११) प्रथमोपचार—एवढें ज्ञान या विभागांत अवश्य असतें.

५. जमाखर्च खातें (Accountant Branch)

यांतहि दोन कक्षा असतात. (अ) कारकुनी व चिटणिशी काम, आणि (ब) अधिकाऱ्यांचे बबर्ची, दिवाणजी, व इतर किरकोळ कामें करणारे लोक. यांना बोटीवर व किनाऱ्यावर पुढील कामें दिलीं जातातः—

(अ) चिटणीस व कारकून यांना पुढील कामें दिलीं जातातः—

(१) फाइल्स लावणें, टायपिंग, पत्रांचे मसुदे तयार करणें व लिहून पाठविणें.

(२) दिलेले कपडेलत्ते व अन्नसामुग्री यांची नोंद व जमाखर्च ठेवणें.

(३) बोटीवरील कंपनीचा पगारबटवडा, लहानसहान देवघेव करणें व तिची नोंद करून सर्वांचा जमाखर्च लिहिणें.

(४) नोकरीमधील इसमांच्या नोकरीचें रेकॉर्ड ठेवणें.

(५) रॉयल इंडियन नेव्हींतील शिस्तीची व तत्संबद्ध कायद्याची माहिती.

(६) बोटी चालविणें (शिडें व वल्हीं यांच्या सहाय्यानें).

(७) पिस्तुल व बंदुक चालविणें,

(८) सांकेतिक भाषाज्ञान.

(९) वायुविध्वंसक कार्य.

(१०) प्रथमोपचार.

यांतील बरेंचसें काम गुप्त स्वरूपाचें असतें. त्याची वाच्यता होतां कामा नये. याकरितां या विभागांतील कामें करणारे प्रामाणिक व युक्तायुक्ततेचा विचार करणारे असावे लागतात.

(ब) यांतील सर्व लोकांना बहुतेक पुढील ज्ञान असावें लागतें.

(१) बंदुक व पिस्तुलाचा उपयोग, (२) आर्मस् ड्रिल, (३) वायुविध्वंसक कार्य, (४) प्राथमिक बोट चालविणें, (५) प्रथमोपचार; याशिवाय टोपासी म्हणून एक कामकरीवर्ग असतो. त्यांस याखेरीज बोटीवरील संडास, मुत्र्या वगैरे स्वच्छ ठेवावीं लागतात, व सैनिक लढत असतांना त्यास दारूगोळा पुरवावा लागतो.

(६) औषधी खातें (Medical branch)

बोटीवरील आजारी पडणाऱ्या लोकांना औषधपाणी देणें व शुश्रूषा करणें हें या विभागाचें काम होय. या भागांतील लोकांना प्रथमोपचाराची माहिती अत्यवश्य असते, व युद्ध चालू असतांना बोटीवर जखमी होणाऱ्या लोकांस उपचार ताबडतोब करावे लागतात. यांतील लोकांस रुग्णपरिचर्या, मालिश व औषधी तयार करणें हीं कामें यावीं लागतात. बोटीवर व बंदरांत असतांना किनाऱ्यावरील रुग्णगृहांत काम करावें लागतें. याशिवाय त्यांस बोटी चालवितां येणें व वायुविध्वंसक कार्याची माहिती असावयास पाहिजे.

बोटीवरील सर्व खात्यांस लागू असणारी व्यवस्था.

या खात्यांत शिरणाऱ्या सर्व लोकांस उमेदवारी अर्जावर दहा वर्षे नोकरी करण्याचा करार करून द्यावा लागतो, ब त्यांपैकीं पांच वर्षें प्रत्यक्ष नोकरींत व पांच वर्षें राखीव खात्यांत काम करावें लागतें. याप्रमाणें कामें करीत असतां ज्यांची पात्रता असेल त्यांस जागा रिकाम्या असतील त्याप्रमाणें नोकरीकाळाची वाढ करण्यांत येते. कोणत्याही माणसाची जरूरी जर बोटीवर नसेल तर त्यास रजा देण्यांत येते.

सर्वसाधारण पगार व वयोमर्यादा

खातें	वयोमान (उमेदवारी)	पगार रुपये
१ सीमेन (Seamen)	१७½ ते २४ वर्षें	सामान्य ३०– ०– ० एबल ३५– १–४० लीडिंग सीमन ४५– २–५५ पेटिऑफिसर ६५– ५–७५ चींफऑफिसर ८०– ५–९५ चीफ ऑफिसर झाल्यानंतर लायकी-प्रमाणें वॉरंट होऊं शकतो. त्यानंतर वॉरंटऑफिसर १३० ते २७०
२ स्टोकर (Stoker)	१७½ ते २४ वर्षें	क्लास २ ३०– ०– ० क्लास १ ३५– १–४० लीडिंग स्टोकर ४५– २–५५ स्टोकर पेटि ऑ० ६५– ५–७५ चीफ स्टोकर व सेकंड क्लास मेकॅनिशन ८०– ५–९५
	फर्स्ट क्लास मेकॅनिशन	१००–५–१०५
	चीफ मेकॅनिशन	११०–५–१२०
	वॉरंटऑफिसर	१३० ते २७०
३ आर्टिफिसर्स व आर्टिझन्सः—	१८ ते ३० वर्षें कामाच्या मानानें वाढत्या प्रमाणांत	६० ते १३० याप्रमाणें
४ चिटणीस व कारकून	१७¼ ते २६ वर्षें	६५ ते ११० व नंतर वॉरंट-ऑफिसर झाल्यास १३० ते २७०
५ मेडिकल ब्रँच	१७¼ ते २२ वर्षें	३० ते ९५ वाढत्या प्रमाणांत

यानंतर वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचे हुद्दे.

१ मिडशिपमन्	१७ ते २०	२००
२ सबलेफ्टनंट	२० ते ३०	२५०
३ लेफ्टनंट	३० वर्षांवर	३००
४ सबलेफ्टनंट एंजिनीअर	२० ते ३०	३००
५ लेफ्टनंट एंजिनीअर	३० व वर	३५०

	खुष्की सैन्याचे बरोबरी अधिकारी.
४ लेफ्टेनंट कमँडर	मेजर.
५ कमँडर	लेफ्टनंट कर्नल
६ कॅप्टन	कर्नल
७ कमोडोर	ब्रिग्रेडिअर
८ रिअर अॅडमिरल	मेजर जनरल
९ व्हाइस अॅडमिरल	लेफ्टनंट जनरल
१० अॅडमिरल	जनरल
११ अॅडमिरल ऑफ दि फ्लीट	फील्ड मार्शल

युद्ध सुरू झाल्यानंतर त्या खात्यांतील ऑफिसर्स कमिशन्स हिंदी लोकांना हंगामी देण्यांत यावीं असें ठरवून त्याप्रमाणें कार्य चालू आहे. आज बरेच हिंदी तरुण किंग्ज कमिशन्स घेऊन कामें करूं लागले आहेत, तथापि सूत्रचालक वरिष्ठ अधिकारी सर्वच्या सर्व ब्रिटिश आहेत. धोरण आंखण्याचीं स्थानें हिंदी ऑफिसरांना देण्याइतका विश्वास ब्रिटिश सत्ताधिकाऱ्यांना अजून उत्पन्न झाला नाहीं ही खेदाची गोष्ट आहे. हिंदी लोकांवर विश्वास टाकल्याशिवाय साम्राज्याचें संरक्षण करणें अशक्य आहे ही जाणीव ब्रिटिशांच्या मनांत उत्पन्न होण्याइतकी बिकट परिस्थिति महायुद्धांत उत्पन्न होत आहे. हा परिस्थितीचा दाब व हिंदी सैनिकांनीं दाखविलेला पराक्रम व जीवाभावानें लढण्याची आत्मीयता यांच्या संयोगानें हिन्दी लोक लौकरच या क्षेत्रांत स्वातंत्र्य संपादन करूं शकतील असा विश्वास बाळगण्यास

पुष्कळच जागा झाली आहे. यासंबंधांत हिंदी लोकांच्या राष्ट्रीय आकांक्षा काय आहेत व त्याचा परिपोष होणें जागतिक शान्तीच्याहि दृष्टीनें किती आवश्यक आहे याचें विवेचन या पुढील शेवटच्या भागांत करून या महत्त्वाच्या विषयाची रजा घेऊं.

भाग बारावा

हिंदुस्थानच्या सागर आकांक्षा.

हिंदी राष्ट्रीय आरमार.

" We have been in the past a great maritime nation. and even today we have the talent, the trained men and resources to build up shipping, services......I am impatient to see Indian ships carrying the flag of India across the distant seas to far away countries.

[Pt. Jawahirlal Nehru, 23 Dec. 1938]

हिंदुस्थानला "स्वराज्या"चा महामंत्र कै. राष्ट्रीय पितामह दादाभाई नौरोजी यांनीं १९०६ च्या कलकत्ता काँग्रेसमध्यें दिला. त्या दिवसांपासून आजतागायत हिंदी लोक या दिशेनेंच पाऊल टाकत असून १९२९ मध्यें ३१ डिसेंबरच्या मध्यरात्रीं बाराचे ठोके पडतांच काँग्रेसनें आपलें धोरण " संपूर्ण स्वातंत्र्य " हें निश्चित केलें, व २६ जानेवारी १९३० रोजीं सबंध हिंदुस्थानभर हजारों प्रमुख ठिकाणीं " स्वातंत्र्यदिन " पाळण्यांत येऊन राष्ट्राचा तिरंगी झेंडा फडकविण्यांत आला. यावरून हिंदुस्थानला काय हवें याचें उत्तर मिळालेंच आहे.

स्वातंत्र्य हा शब्द उच्चारला कीं त्यांत राजकीय, सामाजिक, धार्मिक, आर्थिक वगैरे अनेक बाबींचा समावेश होतोच. स्वातंत्र्य म्हणजे जबाबदारी. राष्ट्राचें स्वातंत्र्य म्हणजे सबंध देशावर राष्ट्रांतील लोकांची सर्व बाबतींत जबाबदारीची मालकी, व तिचें प्रतीक म्हणजे त्या देशांतील सरकार राष्ट्रीय असावयास पाहिजे. हें सरकार राष्ट्रीय झालें कीं, त्याची जबाबदारी त्यास उचललीच पाहिजे, व ही मुख्य जबाबदारी म्हणजे देशाची संपन्नता वाढविणें, सत्ता कायम राखण्यासाठीं अंतस्थ शांतता ठेवणें, बाह्य राष्ट्रांशीं सहकारितेनें स्नेहसंबंध जोडणें व स्वदेशरक्षणार्थ सर्व प्रकारची जय्यत तयारी ठेवणें या गोष्टी होत. संपन्नतेसाठीं व्यापार-

वाढ, शांततेसाठीं सुव्यवस्था व इतर राष्ट्रांशीं स्नेहसंबंधाचे करार व इतक्याहि उपर देशावर परकीयांचें आक्रमण झालेंच तर या देशाभोंवतीं पसरलेल्या चार हजार मैल लांबीच्या समुद्रकिनाऱ्याच्या रक्षणार्थ आरमार व हवाईदल व खुष्की सैन्य याची व्यवस्था ठेवण्याकरितां युद्धसंघटना (War Organisation) निर्माण करून ठेवणें या बाबी प्रमुख होत. व्यापार वाढवावयाचा तर दूरदूरच्या देशांत हिंदुस्थानच्या मालकीच्या राष्ट्रीय बोटींवर माल पाठविणें व आणणें व या व्यापार वाहतुकीच्या मार्गावर आपली इभ्रत राखणें व हे मार्ग सुरक्षित ठेवणें या गोष्टी संभवतात. आजतर यांपैकीं एकहि गोष्ट आपल्या हातीं नाहीं व म्हणून प्रथमतः या देशांतील लोकांनीं व्यापारी बोटीची बांधणी या देशांत होण्याची व्यवस्था करणें व समुद्रालगतचा हिंदुस्थानचा व्यापार हिंदी बोटकंपन्यांच्या हातांत राखण्याची चळवळ करून त्यांत थोडेंफार यशहि मिळविलें आहे. पण हा म्हणजे नुसता श्रीगणेशा होय. प्रस्तुतच्या महायुद्धापूर्वी मात्र या बाबतींत हिंदुस्थानास स्वतःचें आरमार हवें असें म्हणणाऱ्या हिंदी प्रतिनिधींना ब्रिटिश सरकारच्या या देशांतील हस्तकांकडून उपहासपूर्ण उत्तरें मिळत, व हिंदुस्थानचें संरक्षण करण्याची जबाबदारी रॉयल नेव्हीवर आहे व हिंदुस्थाननें या बाबतींत ब्रिटनच्या सामर्थ्यावर विश्वास ठेवून खुशाल झोपीं जावें असें मोठ्या आढ्यतेनें व आत्मविश्वासानें सांगण्यांत येत असे. परंतु हल्लींच्या जगड्व्याळ युद्धास प्रारंभ होतांच इंग्रज सरकारचे डोळे उघडून नांवापुरतें ठेवलेलें आरमार "दि इंडियन रॉयल नेव्ही" याची वाढ करावयाचें ठरवून त्याबरहुकूम आज काहीं हिंदी लोकांस प्राथमिक ऑफिसरीचा मान (टेंपररी सबलेफ्टनंट व लेफ्टनंट) मिळूं लागला आहे. परंतु यापुढें हिंदुस्थानला अशा तऱ्हेचें मिंधेपण व परावलंबन नको आहे. त्याची स्वतःच्या पायांवर उभे राहून आत्मसंरक्षण करण्याची व प्रसंग आल्यास दुसऱ्याहि बुडत्या राष्ट्रास हात देऊन वांचविण्याची प्रबल महत्वाकांक्षा आहे. पण हें होण्यासाठीं यापुढें हिंदुस्थानला खुष्कीच्या व हवाई सैन्याप्रमाणेंच स्वतःच्या आरमारी दलाची व त्याची पाठ राखणाऱ्या व्यापारी आरमारी दलाची दुसरी संरक्षक फळी (Second front) उभी करण्याची आवश्यकता उत्पन्न झाली आहे. याकरितां हिंदुस्थानांतील गोद्यांत बोटकारखाने अनेक असावेत, यंत्रकामें करणारे कारखाने हवेत. दारूगोळा तयार करणारें, तोफा ओतणारें, बंदुकी तयार करणारे कारखाने हवेत. यांपैकीं बऱ्याच गोष्टी आज युद्धपरिस्थितीमुळें हिंदुस्थानांत दिसूं लागल्या आहेत.

पण हे कारखाने हंगामी न राहतां चिरस्वरूपाच्या व देशांतील सरकारच्या मालकीच्या झाल्या पाहिजेत. त्यांमधील सर्व तज्ञ याच देशचे रहिवासी असले पाहिजेत, व या महत्त्वाच्या बाबतींत परकीयांकडे पाहण्याची गरज न उरली पाहिजे. १९१७ च्या राज्यक्रांतीच्या वेळीं रशियांतील परिस्थिति, जवळपास आजच्या हिंदुस्थानसारखी, यंत्रनिष्पत्तीच्या बाबतींत होती. पण राज्ययंत्र हातांत घेतांक्षणींच रशियाच्या राष्ट्रीय सरकारनें ताबडतोब आपले तरुण शिक्षणाकरितां पश्चिम युरपमध्यें पाठवून तयार करून घेतले व शेंकडों तज्ञहि परदेशांतून बोलावून घेऊन आपला देश, यंत्रें तयार करणें व चालविणें या बाबतींत संपन्न बनविला, व थोड्याच वर्षांच्या अवधींत त्यांनीं रशियाला अग्रस्थानीं आणून बसविलें. या बाबतींत मागसलेल्या रशियाचें उदाहरण हिंदुस्थाननें गिरविण्यासारखें आहें. जबाबदारीच्या दृष्टीनें हें योग्य नाहीं असें कोणी म्हणूं शकत नाहीं. देशसंरक्षणाची जबाबदारी हिंदी नागरिकांनीं, अर्थात्, त्यांच्या राष्ट्रीय सरकारनें उचलल्याशिवाय हा प्रश्न सुटणें अशक्य आहे. याचा कटु अनुभव आजच्या महायुद्धांत साम्राज्य सरकारला आलाच आहे. म्हणून गरज सरो व वैद्य मरो " या म्हणीप्रमाणें युद्धप्रसंगीं व संकटकालीं दिलेलीं वचनें " सोन्याची टोपी देवाला घालीन " असें वचन देणाऱ्या आईनें मुलगा होतांच त्याचें नांव " सोन्या " ठेवून त्याच्या अंगावरील कुंची देवाला वाहिली तशी स्थिति युद्ध संपल्यावर हिंदुस्थानची स्वातंत्र्य व तज्जन्य जबाबदारी या बाबतींत न होवो असेंच आजचा राष्ट्रीय तरुण म्हणत आहे. हिंदुस्थानला स्वातंत्र्य हवें व तेंहि सर्व बाबतींत हवें. हिंदुस्थानला स्वतःच्या किनाऱ्यावरील व्यापारांत दुसऱ्या राष्ट्रांनीं लुडबुड केलेली नको. समुद्रकिनाऱ्याच्या रक्षणार्थ हिंदुस्थानचें आरमार स्वतंत्र हवें; त्यावरील लष्कर व त्यांचे ऑफिसर्स, तशींच काम करणारीं माणसें एकूण एक हिंदी हवींत. या आरमारी बोटीवर व व्यापारी जहाजांवर हिंदुस्थानचा राष्ट्रीय झेंडा फडकावयास पाहिजे. या आरमाराचें हल्लींचें नांव " रॉयल इंडियन नेव्ही " असें आहे तें सोडून "हिंदुस्थानी राष्ट्रीय आरमार" (The Indian National Navy) असें नांव त्यास दिलें पाहिजे. याकरतां जो जो स्वार्थत्याग करावा लागेल तो करण्याची हिंमत आज हिंदी तरुणाच्या अंगीं आहे. याप्रमाणें आज हिंदुस्थानांत सर्व पंथांचे व सर्व जातींचे तरुण स्वातंत्र्याच्या एकाच ध्येयानें प्रेरित झाले आहेत. त्यांचा उपयोग सुसंघटितपणें करून घेणें प्रस्तुत सरकारचें कर्तव्य असून त्यासाठीं थोडेबहुत प्रयत्न होतहि असतील, पण त्यांत अजून हवी तितकी चैतन्य-

शक्ति व प्रांजलपणा दिसून येत नाहीं, व म्हणूनच प्रथमतः युद्धांत यश, पश्चात् हिंदुस्थानला स्वतंत्रतेचा दर्जा मिळणार त्याची पूर्वतयारी करावयास सर्व लोकांनीं मनापासून प्रयत्न करावयास पाहिजे. सरकारनें दिलेलीं वचनें पाळण्याची खबरदारी घेण्यासाठीं हिंदी लोकांवरील अविश्वास प्रथम सोडावयास पाहिजे. माणूस हा यूथचारी प्राणी आहे त्यामुळें त्यास एकटें राहणें शक्य नाहीं. अर्थात् कोणी केवढाहि ज्वलज्जहाल स्वातंत्र्यप्रेमी असला तरी जगतांतील मानव समाजास, मग ते एका गांवांतील, जिल्ह्यांतील, प्रांतांतील, राष्ट्रांतील किंबहुना आन्तरराष्ट्रीय असोत, एकमेकांपासून अगदीं तुटकपणें राहतां येणार नाहीं. त्यांना परस्परांशीं सहकार्य करावेंच लागणार ही गोष्ट स्वयंप्रकाश आहे. मग ही साधी गोष्ट राष्ट्राराष्ट्रांत कां साधूं नये? याच ठिकाणीं मुख्य मनुष्यस्वभावांतील अडचण उभी राहते. आजपर्यंत सुधारणा, संस्कृति,विश्वबंधुत्व या सगळ्या गोष्टींची वाढ होत आहे असा गर्व बाळगत असतांना व जगांत माणुसकीचें राज्य चालावें, कोणाहि एकानें किंवा थोड्यांनीं लोकांवर त्यांच्या इच्छेविरुद्ध सत्ता गाजवितां कामा नये व सर्वत्र मानवी बंधुता व ईश्वरीं पितृभाव (Brotherhood of man and Fatherhood of God) पसरावा म्हणून सतत शब्दांचा टाहो फोडणारीं राष्ट्रें एकमेकांच्या उरावर बसून केवळ स्वार्थाकरितां वर्षोंगणती महायुद्धांवर अतियुद्धें लढतांना आपण पाहतों! मग साहजिकच हा प्रश्न उद्भवतो कीं खरें काय? भाषाच खरी मानायची, कीं कृति खरी? विसाव्या शतकांतील संस्कृति भराऱ्या मारीत ध्येयाकडे चालली आहे कशावरून? तर या युगांत विचारजागृति, शास्त्रीय ज्ञानाची वाढ, शिक्षणाचा प्रसार, व जीवनार्थ सुखसोयी व उपभोगाचे विषय यांमध्यें असंख्यात भर होत चालली आहे म्हणून. गोष्ट खरी, पण "Handsome is that handsome does" या गोल्डस्मिथच्या सुभाषिताप्रमाणें सुंदर कृति करणारा हाच खरा सुंदर म्हणावा लागतो, सुंदर बोलणारा नव्हे! पोपटपंची करून शब्दविडंबन माजविणारा विद्वान् म्हणजे तत्त्वज्ञानी नव्हे, तर ज्याचे कृतींत तीं तत्त्वें पूर्णपणानें दिसतील तो खरा तत्त्वज्ञानी होय. हें जर खरें तर खरा स्वातंत्र्यप्रेमी तोच कीं जो दुसऱ्याच्या स्वातंत्र्याचें अपहरण करीत नाहीं, इतकेंच नव्हे तर इतर राष्ट्रांनीं दुसऱ्याचें स्वातंत्र्य हरण केलें तर त्यास तें परत मिळवून देण्याचे कामीं मनोभावें मदत करतो, त्यालाच खरें स्वातंत्र्यप्रेमी म्हणावें. आज हिंदुस्थान राष्ट्र सर्वतोपरीं ब्रिटिश राष्ट्राच्या सत्तेखालीं नांदत असून सर्वस्वी लयास गेलेलें आहे. हा देश आतां थोडेंसें डोकें वर काढूं लागला

आहे. आजचे सुधारलेले देश त्याजकडे मजुरांचा देश किंवा लूट करण्यास योग्य असा देश या दृष्टीनें पाहत नसून तो सुसंस्कृत लोकांचा व सहकार्य करण्यास योग्य अशा लोकांचा देश या दृष्टीनें पाहत आहेत. जर हिंदुस्थान सहकारी असेल तर त्याच्या ठिकाणीं आज असलेल्या उणीवा भरून काढण्याच्या त्याच्या प्रयत्नांत सर्व स्वातंत्र्यप्रेमी राष्ट्रांनीं त्यास सहानुभूतीनें मदत करावयास पाहिजे, कीं पुनश्च जुनाट डोळ्यांनीं त्याजकडे "परदेशाचें कुरण" या दृष्टीनें पहावें हा एक मोठा प्रश्न आहे. हिंदुस्थानांतील तरुणांच्या आकांक्षा आज जगतांत इतर स्वतंत्र राष्ट्रांबरोबर मानानें, बरोबरीच्या नात्यानें, समत्वाच्या भूमिकेवर नांदावयाच्या आहेत. मग त्याला ह्या बरोबरीच्या नात्यानें लेखावयाचें तर इतर सर्व देशांप्रमाणेंच स्वदेशी स्वयंसेवक दलें, स्वदेशी शिक्षण वगैरे नको कां ? सर्व राष्ट्रांच्या आरमारास साथ देतांना त्यासहि आपलें आरमार प्रचण्ड प्रमाणावर वाढवावयास हवें व या आरमारांत फ्लीट्स (Fleets) स्क्वाड्रन्स (Squdrons) व (Flottillas) फ्लॉटिलांज हवेतच. इतर राष्ट्रांप्रमाणें त्यास बॅटलशिप्स, क्रूझर्स, डिस्ट्रॉयर्स, सबमरीन्स, एअरक्रॅफ्ट कॅरिअर्स व इतर मदतनीस बोटी हव्यातच. त्याप्रमाणेंच त्यांजवरील दर्यासारंग (Admirals) व इतर अधिकारी हिंदी झाले तरच हा देश इतर स्वतंत्र देशांबरोबर मानानें चालूबोलूं शकेल. त्यासाठीं हिंदुस्थानचे नागरिकांनीं आरमारांतील सर्व कामें आत्मसात् करण्याची खटपट केली पाहिजे हें जितकें खरें, तितकेंच उत्साहानें पुढें येणाऱ्या तरुणाला या ना त्या कारणानें मागें टाकण्यांत येणार नाहीं व प्रोत्साहनच दिलें जाईल असें केलें पाहिजे. हें करीत असतां त्यांत जातीय विमनस्कता, उच्चनीचता, पक्षपात यांचा प्रवेश न होऊं देतां योग्य माणसांस वाव मिळेल याची खबरदारी घेतली पाहिजे, मग तो ब्राह्मण असो, इतर जातीचा असो, मुसलमान असो वा ख्रिस्ती असो. शरीरास जसा पाठीचा कणा तसा बॅटलशिप् हा आरमाराचा कणा होय. क्रूझर्स, डिस्ट्रॉयर्स व पाणबुड्या बोटी म्हणजे शत्रूंच्या हालचाली पाहून कळविणाऱ्या हेरबोटी, शत्रूच्या बोटींना दुरून पाहून आपल्या आरमारास सावधगिरीची सूचना देणारे डोळे म्हणजे विमानवाही बोटी, व त्यांवरील विमानें होत. याशिवाय शत्रूंनीं स्वदेशी बोटींच्या सागरमार्गावर किनाऱ्यालगत व इतरत्र पसरून ठेवलेले पाणसुरुंग काढून टाकणें व शत्रूंच्या पाणबुड्यांचा संचार होत असतांना त्यांना हुडकून काढणें हीं कामें सहकारी बोटी आरमारावर अवलंबून असतात. या सर्व विभागांचें

खडान् खडा ज्ञान होणें व तीं कामें करणें हें हिंदुस्थानला आरमारी दृष्ट्या अत्यंत हितावह असल्यानें या कार्याचें ज्ञान हिंदी लोकांनीं संपादिलें पाहिजे. हिंदी लोक आज अनुपयोगानें मागें पडले आहेत. त्यांच्या तेजस्वितेवर जंग चढला आहे. याचा अर्थ त्यांस इतर राष्ट्रांच्या मानानें अक्कल, हुषारी, बुद्धि, शील, शौर्य, धैर्य, मन व मान हीं कमी आहेत असें समजण्याचें कारण नाहीं. चालू युद्धांतील क्षेत्रांत इराक, मिसरदेश, आफ्रिका व इतर देशांतील समरभूमीवर हिंदीं माणूस कोणत्याहि प्रकारें हीन दर्ज्याचा न ठरतां अत्यंत बुद्धिमान व चिकाटीचा लढवय्या ठरला आहे. मागील महायुद्धांतहि याच प्रकारें हिंदुस्थानची कामगिरी आहे. मग त्याच्याशीं प्रतारणा करून कसें चालेल? मागें प्रतारणा झाली तिची पुनरावृत्ति न व्हावीं, व सगळ्या राष्ट्रांनीं बंधुत्वाच्या नात्यानें बरोबरीनें चालावें यांतच जगाची प्रगति आहे. सर्वांनीं " एकमेकां करूं सहाय्य अवघे धरूं सुपंथ । " ही उक्ति लक्षांत बाळगली पाहिजे. आंतरराष्ट्रीयत्वाच्या अनंत प्रांगणांत शिरतांच राष्ट्रीयत्वाच्या काल्पनिक भिंती फोडण्याइतकी मनाची उदारता वाढविली पाहिजे. पण उच्च तत्त्वें तोंडानें बोलत असतां प्रत्यक्ष व्यवहारांत मात्र याच ठिकाणीं चुकत आले आहे. युद्धपूर्वकाळीं हिंदुस्थानला स्वतःचें पुरेसें आरमार नव्हतें हा त्याचा दोष नसून राष्ट्राच्या बऱ्यावाईटांची काळजी वाहणाऱ्या सूत्रचालकांचा, सरकारचा दोष होय. मुत्सद्यांच्या अदूरदृष्टीचा व फाजील घमेंडखोर वृत्तीचा हा दोष होय. जर्मनतज्ज्ञ कौंट पकर यानें १९३९ मध्यें ब्रिटनची शक्ति काय (How strong Britain is) नांवाचें एक उपयुक्त पुस्तक लिहिलें त्यांत ' ब्रिटिश शिपिंग ' नांवांचें एक प्रकरण आहे. त्यांत तो म्हणतोः—

' The merchantile marine represents a big source of revenue to the Country ' ह्य. व्यापारी जहाजांपासून होणारा नफा हें इंग्लंडचें मोठें द्रव्यसाधन आहे. गोष्ट खरी, पण ती इंग्लंडलाच नसून हिंदुस्थानलाहि एके काळीं होती. या बाबतींत हिंदुस्थानचे हातमाग या मागेंच तोडले आहेत. ते त्याला परत मिळवून घ्यावयाचे म्हणजे या देशाचा जहाजी व्यापार या देशाचा फायदा दृष्टीसमोर ठेवूनच चालवावयास पाहिजे. समुद्रकिनारा असलेल्या कोणत्याहि देशाला आपलें अस्तित्व टिकवावयाचें तर त्यास स्वतंत्र आरमार पाहिजे व संपन्नता पाहिजे तर त्याचा अन्तर्बाह्य व्यापार त्याच्याच हातांत पांहिजे. त्याजवर दुसऱ्या राष्ट्राची सत्ता चालतां कामा नये. यालाच खरें खुरें आर्थिक स्वातंत्र्य म्हणतात. २८ जुलै १९१८ च्या " केसरी " त लोकमान्य

टिळकांनीं लिहिलेलीं वाक्यें आजहि किती खरीं आहेत ! ते लिहितातः—" विलायतेंतील मुत्सद्यांनीं आयर्लंडसंबंधीं बोलतांना स्वराज्य व स्वदेशरक्षण यांची जोडी अभेद्य आहे असें पार्लमेंटसभेस बोलून दाखविलें... स्वदेशरक्षण हा एक मनांत घुसणारा आणि उत्साहवर्धक मंत्र आहे. मंत्र आहे खरा, पण तो पूर्ण सिद्धिप्रद होण्यास स्वदेश किंवा मातृभूमि या शब्दांनीं ज्या भावना स्वातंत्र्यप्रिय सुधारलेल्या राष्ट्रांच्या मनांत उद्भवतात त्याच हिंदुस्थानांतील लोकांच्या मनांत उद्भवल्या पाहिजेत. नाहींपेक्षां " नांव सोनूबाई आणि हातांत कथलाचा वाळा" अशा प्रकारची स्थिति व्हावयाची. मातृभूमि म्हणजे केवळ ज्या देशांत आपण जन्मलों तो देश नव्हे... मातृभूमि या शब्दानें केवळ जन्मदात्रींच नव्हे, तर ज्या भूमींत आपलेपणानें वागण्याचा आपला हक्क आहे त्या भूमीचा बोध होत असतो... हिंदुस्थानांतील लोक लायक असोत वा नसोत, लायक असल्यास ठीकच झालें; नसल्यास त्यांना लायक करून त्यांच्याकडून स्वदेशरक्षण करविलें पाहिजे. याच्या आधीं २७ फेब्रु. १९१७ च्या केसरीच्या अंकांत " ही वेळ आहे, लष्करांत शिरा " या शीर्षकाखालच्याहि लेखांत हाच इशारा स्पष्टपणें विशद करण्यांत आला आहे. " ज्या आरमारावर इंग्रज लोकांचा सर्वस्वीं भरंवसा होता तें आरमार पाणबुड्याच्या आघातामुळें इतउत्तर आपली पूर्ण कामगिरी देण्यास कितपत समर्थ राहील, आणि परचक्रापासून साम्राज्याचें रक्षण करण्यास त्यांत कांहीं फेरफार केले पाहिजेत कीं काय याबद्दल विलायतेंतील मुत्सद्यांतच चर्चा चालू आहे... तद्वत्च युरोपांतील महायुद्धामुळें जो तो देश खडबडून जागा होऊन आपल्या व्यापारांत, आपल्या सैन्यांत, आपल्या आरमारांत किंवा आपल्या आर्थिक व्यवस्थेंत आपापल्या राष्ट्राचें वर्चस्व कायम राखण्यास पुढें काय सुधारणा केल्या पाहिजेत या विचारास लागला आहे. "

या वरील विचारसरणीप्रमाणें हिंदुस्थानांतील तरुण यापुढें दुसऱ्याच्या हातानें न जेवतां स्वतःच्या हातानें जेवूं इच्छितो. आपल्या राष्ट्राचें आर्थिक धोरण आपल्या हातानें ठरवूं चाहतो, व स्वतःचें आरमारी, हवाई व खुष्की दल यांच्या बळावर स्वदेशाचें रक्षण करण्याची महत्त्वाकांक्षा बाळगतो. हें करण्याचें ज्ञान संपादतांना जो कमी अधिक वेळ आपल्या शिक्षकाच्या हाताखालीं घालवावा लागेल तो घालविण्यास तो तयार असला तरी यापुढें तो शिक्षकाकडून अपमान करून घेण्यास तयार नाहीं, किंवा पिढ्यान् पिढ्या व शतकानुशतकें आपलें स्वातंत्र्याभिमुख राष्ट्र शिक्षकराष्ट्राच्या पारतंत्र्याखालीं राहूं देण्यास तयार नाहीं. " प्राप्ते तु

षोडश वर्षे पुत्रे मित्रवदाचरेत् ” या न्यायानें हिंदुस्थानांतील नागरिक आतां मित्र म्हणून बरोबरीच्याच नात्यानें वागूं इच्छितात, व तसेंच वागण्याचा त्यांचा कृतनिर्धार आहे. घरांतील मालकानें मोटर घेतल्यावर तो स्वतः ती हाकूं इच्छितो व त्यासाठीं मोटर चालविण्याचें ज्ञान करून घेण्यास्तव तो शोफरचें ऐकतोहि, पण शोफरनें आपला दर्जा विसरतां कामा नये, किंवा राजपुत्राच्या कॅपॅनियननें राजपुत्राचा मान राखूनच आपलें कार्य केलें पाहिजे, कारण तो कांहीं झालें तरी पगारी नोकर आहे हें विसरून चालावयाचें नाहीं. तसेंच यापुढें स्वदेशरक्षणाच्या सर्व बाबींत आपण ज्ञानविज्ञानसंपन्न होऊन हीं खातीं आपल्या अक्कलहुषारीनें चालवून स्वदेशाचें रक्षण करावें अशी तरुण हिंदुस्थानची इच्छा आहे व आतां तो यापुढें हंगामी अधिकाराच्या कमिशन्सवर अवलंबून न राहतां युद्धकालांत ज्याप्रमाणें दिरंगाईचें शिक्षण न घेतां शक्य तितकें त्वरित शिक्षण पुरें करून त्यास कमिशनें मिळालीं (सामान्यतः निदान ३ वर्षें लागणारा अभ्यास जेमतेम नऊ महिन्यांत आटोपून कित्येक हिंदी तरुण युद्धकामास ठाकले आहेत !) त्याच पद्धतीची वाढ करून वरच्या सर्व पायऱ्या आत्मसात् करूं इच्छितो व या इच्छांच्या आड तो कोणासहि येऊं देणार नाहीं. या सर्व गोष्टी होण्यास ज्या ज्या सोयींची गरज असेल त्या त्या गोष्टी कालाच्या परिस्थितीस अनुसरून न बदलतां “ दशवार्षिक ” “ पंचवार्षिक ” योजना अंमलांत आणून हिंदी सैन्य सर्वप्रकारें “ राष्ट्रीय ” मानास साजेसें तो करूं पाहतो, व यांतच “ हिंदी राष्ट्रीय आरमार ” येतें. पाण्यांत शिरल्याशिवाय पोहतां येत नाहीं. “ Take care of the pence, and pounds will take care of themselves. ” “दिडकी राखायला शिका कीं मोहरा तुमच्या हातांत आल्याच समजा. ” या न्यायानें प्रत्येक खात्यांतील कामाची बारीक सारीक माहिती तरुण हिंदवासीयानें करून घेतली पाहिजे, म्हणजे मग त्यास कोणीहि “ नालायक ” म्हणण्यास धजणार नाहीं या उत्सुकतेनें प्रेरित होऊन हिंदी तरुण आज पुढें पाऊल टाकत आहेत. त्याचा उत्साह पहा व तो आतां वयांत येऊन अधिकारसूत्रें आपल्या हातांत घेण्यास बद्धपरिकर झाला आहे हें लक्षांत घ्या, व मग अशा कमी अनुभवी, पण उत्साहपूर्ण हिंदी तरुणाशीं स्नेहसंबंध ठेवून यापुढें स्वतंत्र हिंदुस्थानशीं आपला सलोखा असावा या बुद्धीनें वागल्यास व अडीअडचणीचे वेळीं त्यास अनुभवाचा सल्ला दिल्यास हा तरुण हिंदुस्थान खास खास इंग्लंडचा सच्चा दोस्त राहील. पण अशा या उत्साही तरुणाचा अवसानघात न होतां

तो पूर्णपणें आपल्या स्वातंत्र्याचा उपभोग घेण्यास समर्थ होण्यासाठीं त्यास लागणारी मदत त्यास द्या. चीनला स्वतंत्र होण्यासाठीं मदत पुरवितां, जर्मनांच्या टांचेखालीं तुडविल्या जाणाऱ्या राष्ट्रांना मदत पोंचवितां, व मग या हिंदुस्थाननेंच काय पाप केलें कीं त्याच्या स्वातंत्र्याचा उच्चार करतांच शब्दच्छलास सुरुवात व्हावी ! कौंट पक्ररनें म्हटल्याप्रमाणें 'With all its riches and all its power the British Empire has determined on a a great undertaking. It wishes to make itself the crystallization point of a new and bigger common-wealth of peoples, and one in which peace and justice will reign. But in advancing to this undertaking it has left one flank uncovered; it is no longer in a position to resist moral weapons. Great Britain desires and must pursue a morally justifiable foreign policy." [How strong is Britain, p. 263 1939] आपल्या हातची सत्ता व संपत्ति या दोन्ही साधनांच्या सहाय्यानें एक मोठी कामगिरी ब्रिटिश साम्राज्यानें उचलली आहे. शांतता व न्याय यांचें राज्य चालविणारें असें एक नवीन व अनेकवर्णांची संघटित व अनेक राष्ट्रांच्या एकीकारणानें उत्पन्न होणारी राज्यपद्धति स्थिरजीवी करण्यांत आपण मुख्य केन्द्र व्हावें अशी या साम्राज्याची इच्छा आहे. परंतु हें कार्य करीत असतां या साम्राज्याची एक बाजू उघडी पडली आहे व ती म्हणजे या साम्राज्याला नैतिक शस्त्रांना विरोध करतां येणार नाहीं. परराष्ट्रीय राजकारणांत यापुढें नैतिक पद्धतीचा अवलंब करणें अवश्य आहे व असें करण्याचीच ग्रेट ब्रिटनची इच्छा आहे." ही सदिच्छा व उदारबुद्धि ब्रिटिश मुत्सद्यांच्या मनांत उत्पन्न होणें मात्र कठीण काम आहे. कारण नुकतेंच अशी सदिच्छा करणारे ब्रिटिश सरकारचे एक प्रमुख मुत्सद्दी मि. ईडन यांनीं लीड्स येथें भाषण करतांना स्वच्छ सांगितलें कीं, ब्रिटिश साम्राज्याचें वर्चस्व सबंध जगतीतलावर पूर्वीप्रमाणेंच रहावें ही इंग्लंडची महत्त्वाकांक्षा आहे ! सर्वांच्या डोक्यावर आपला हक्क गाजविणारें राष्ट्र सगळ्यांचें हितचिंतन करूं शकणार नाहीं. समसमान न्याय्य व नीतिमान् सरकारांची संयुक्त राजपद्धति म्हटली कीं मग ब्रिटिश साम्राज्य तें कसें राहणार ? सर्व राष्ट्रें समान पातळीवर उभीं राहिल्याखेरीज कॉमनवेल्थ ऑफ नेशन्स होऊंच शकत नाहीं; व हें व्हावयाचें कीं जगतांत उच्च-नीच, काळा-गोरा, पीत-ताम्र, श्रीमंत-गरीब हे भेद नाहींसे

व्हावयास पाहिजेत. एक स्वतंत्र व बाकीचे त्याच्या तंत्रानें वागणारे, किंवा अनेक स्वतंत्र व कांहीं परतंत्र असें उपयोगी नाहीं. ही स्थिति आज नाहीं म्हणून तर हिन्दुस्थानांत असन्तोष आहे. शब्दच्छल करून कोणतीहि गोष्ट कोणास पटणार नाहीं. हिंदुस्थानांत कोणत्याहि एका वर्णाचे, जातीचे, धर्माचे असे अधिक व मध्यवर्ती विशिष्ट हक्क उपयोगी नाहींत. असें झालें तरच संतुष्टता नांदेल व सरकार बलिष्ठ होऊं शकेल. या संबंधांत जहाजी प्रकरणांत हिंदुस्थानचे सर्व जातीचें लोकांचें म्हणणें काय तें पहाणें जरूर आहे. त्यासाठीं सिंद्या कंपनीला अभिनंदन-पर पत्रांत वेगळाल्या लोकांचीं मतें लिहिलेलीं आढळतात तीं हिंदुस्थानचीं प्राति-निधिक मतें म्हणतां येतील. एवढ्याकरितां ते उतारे वाचणें अवश्यक आहे.

कविसम्राट रवीन्द्रनाथ टागोरः—" I hope the day is not distant when Indians shall sail the seas in their own ships flying the flag of their country." स्वतःच्या मालकीच्या बोटींमधून स्वतःच्या राष्ट्रीय निशाणाखालीं दूरवर समुद्रावर जलसंचार करण्यास हिंदुस्थानी लोक जातील तो दिवस फार दूर नाहीं अशी आशा करतों.

सर प्रफुल्लचन्द्र रेः—" The step-motherly attitude of the State has been to a great extent responsible for the decline of the industry and it is high time that a revival of it should be taken up in right earnest." बोटीव्यापाराचा व बोटीधंद्याचा नाश होण्याचें कारण मुख्यतः या बाबतींत सरकारनें धारण केलेला सापत्नभाव होय. या धंद्याचें पुनरुज्जीवन करण्यास मुळींच विलंब करतां कामा नये.

सर मिर्झा इस्मायलः—"Wishes the fullest measure of success to this pioneer enterprise and hopes that it will blaze the trail for a great national ship-building industry in India and by the foundation of a great naval future for this country." आपल्या नवीन मार्गदर्शक साहसाला पूर्ण यश चिंतितों व आशा करतों कीं याचे प्रकाशांत हिंदुस्थानी राष्ट्रीय बोटींची वाढ होऊन या देशाचें बोटीच्या धंद्याचें भविष्य उच्चतर होण्यांत यास यश मिळो.

डॉ. जॉर्ज ॲरंडेल (थिऑसॉफिकल सोसायटीचे अध्यक्ष):—" I hope that in congratulating all concerned it may be my good

fortune some day to confine my travelling throughout the world to ships owned and manned by Indians." सर्वांचें अभीष्ट चिंतन करीत असतां मला आशा वाटते कीं लौकरच माझ्या नशीबानें सर्व जगभर प्रवास करीत असतां तो हिंदी मालकीच्या हिंदी लोकांनींच चालविलेल्या बोटींतून व्हावा.

लाला पद्मपंत सिंघानियाः—"No country wholly dependant for the transportation of its ocean commerce upon other countries, like that of our country, can have any independence or certainty of movements or profitable trading, apart from the great inconvenience caused to the Indian industries." आपल्या देशाप्रमाणेंच स्वतःच्या देशच्या सागरव्यापारासाठीं दुसऱ्या देशावर अवलंबून असणाऱ्या कोणत्याहि देशाला किफायतशीर व्यापार किंवा हालचालींचा निश्चितपणा या बाबतींत स्वातंत्र्य असूं शकत नाहीं. या परावलंबिपणामुळें शिवाय हिंदी औद्योगिक धंद्यांचें नुकसान होतें तें वेगळेंच.

रंगून शिपर्सः—"We hope and pray to Almighty God this Ship-yard of India constructed on modern lines will turn out hundreds of up to date passenger Cargo and naval vessels, thus giving India opportunity of conveying over Seven seas of the world her products and requirments as well as passengers in the country ships protected in time of need by her own navy." आम्ही आशापूर्वक परमेश्वरास करुणा भाकतों कीं आधुनिक सुधारणांनीं सुसज्ज अशा आपण उभारलेल्या या हिंदुस्थानी नव्या गोदींतून शेकडों प्रवासी, सामानवाहतुकी व इतर समुद्रोपयोगी बोटी तयार होवोत व त्यायोगें हिंदुस्थानला साता समुद्रावरून आपला सागरव्यापार व आपले प्रवासी लोकांची वाहतुक करतां यावी व त्यांचें रक्षणार्थ योग्यकालीं हिंदुस्थानचें आरमारहि तयार होवो !

मिसेस मार्गारेट कझिन्स्ः—"We know fully well what reputation, prosperity and service to the country shipbuilding brings, how utterly necessary it is at all times as now." स्वदेशाला स्वदेशी जहाजी धंद्यानें नांवलौकिक, संपन्नता व देशसेवा यांची केवढी

जोड मिळते हें आम्हांस पूर्णपणें अवगत आहे. या धंद्याची नेहमींच व सद्यःकालीं तर अधिकच अवश्यकता आहे.

जमशेट नसरवानजी, कराचीः—" Trust lead given by Scindia will go long way in fulfilling vital need Indian shipping and in building National mercantile marine able to serve entire coastal and foreign trade of India." सिंदिया कंपनीनें घालून दिलेल्या धञ्याचा उपयोग हिंदी जहाजी धंद्यास होवो व राष्ट्रीय व्यापारी आरमार तयार होवो. तसेंच या देशाच्या किनाऱ्यालगतचा व परदेशी व्यापार करण्यास तें समर्थ होवो.

याप्रमाणें कवि, शास्त्रज्ञ, अध्यात्मवादी, व्यापारी, पारशी, मुसलमान, हिंदु, इंग्रज वगैरे या देशांतील सर्व नागरिकांचीं मतें थोडक्यांत दिलीं आहेत. त्या सर्वांचा मतितार्थ एवढाच कीं, हिंदुस्थान यापुढें आरमारी व जहाजीव्यापारांत स्वयंनिर्णयतत्त्वानें स्वयंशासित असावयास पाहिजे. यासंबंधांत कमँडर रसेल ग्रेनफेल आर. एन्. आपल्या " Seapower in the next war " नामक ग्रंथांत म्हणतातः—

" Indeed a policy for the dominions aiming at self sufficiency seems a desirable one from several points of view. It is for one thing the logical corollary of the statute of West Minister. The Dominions having demanded and obtained this legal sovereignty the only satisfactory and honest procedure is for them to assume to the full all the responsibilities of the sovereignty at the same time as they enjoy the advantages......The more, therefore, that each Dominion can be self-defending the better for its moral structure.

(Sea power in the next war, P. 169)

अर्थः—वसाहतीराष्ट्रांनीं संरक्षणाचे बाबतींत स्वयंपूर्ण असण्याचें धोरण स्वीकारावयाचें ठरविणेंच योग्य आहे. स्टॅचूट ऑफ वेस्टमिनिस्टरचा कायदा लागू करण्याचा तो तर्कशुद्ध व नैसर्गिक परिणामच होय. वसाहतींनीं आपला स्वातंत्र्याचा हक्क मागून घेतला व तो त्यांनीं मिळविला. मग त्यानंतरचा सोयीचा व प्रामा-

णिकपणाचा मार्ग म्हटला म्हणजे त्यांनीं आपल्या संरक्षणाची पूर्ण जबाबदारी उचलावी हाच होय. ज्याला मालकीचा फायदा पाहिजे त्यानें जबाबदारीहि घ्यावयास पाहिजेच. म्हणून वसाहती जितक्या लौकर स्वयंशासित होतील व स्वसंरक्षणास समर्थ होतील तितकें बरेंच आहे, कारण त्यायोगें त्याच्या नैतिक सामर्थ्यांतहि भर पडेल.

हिंदुस्थानला युद्धोत्तर कालांत स्वातंत्र्य मिळणारच मिळणार यांत तिळमात्र संदेह नाहीं असें सर्व विचारी लोक बोलत आहेत. ब्रिटिश मुत्सद्दी तर एकसारखी घोषणाच करीत आहेत कीं, युद्धोत्तर कालांत हें करणें प्राप्तच आहे. प्रश्न आहे तो फक्त गृहकलह मिटविण्याचा व पक्षोपक्षांत एकवाक्यता घडवून आणण्याचा. यावरून हिंदुस्थानला डोमिनियन स्टेटसचा दर्जा कॉमन–वेल्थमध्यें स्टॅच्यूट ऑफ वेस्टमिनिस्टर अन्वयें मिळणार हें नक्की आहे असें जर खरें धरून चाललें तर त्यावर स्वसंरक्षणाची जबाबदारी येणारच हीहि गोष्ट खरी आहे. पण संरक्षण म्हणजे कांहीं चेष्टा नव्हे कीं घेतली बंदुक खांद्यावर व चालला समरभूमीवर ! संरक्षण ही बाब अभ्यासाची, नजर मरण्याची, संवयीची, धक्काबुक्कीच्या अनुभवाची, शिक्षणाची असल्यानें हिंदी माणसांस यासंबंधीं असलेल्या सर्व बाबींच्या शिक्षणामधून जाणें भाग आहे; व त्याकरतां जागोजाग प्रांतानिहाय फौजी शिक्षणाच्या शाळा काढावयास पाहिजेत. त्याकरतां पूर्वतयारी केली पाहिजे. शिक्षणाच्या शाळांमधून या शिक्षणाचा अन्तर्भाव करावा लागेल. जूनिअर, सीनिअर कॅडेट कोअर उभारावे लागतील. हें झालें तरच शिक्षणसंस्थांतून फौजी शाळांत शिरणारे विद्यार्थी निघूं शकतील. याचा आतांपासूनच विचार करावयास शिक्षणाधिकारी व शैक्षणिक तज्ज्ञ लागतील तर बरें. गेलीं दीडशें वर्षें फौजी जीवनक्रमापासून दूर गेलेल्या लोकांस एकदम तयार करणें बोलण्या इतकें सोपें नाहीं. शाळेंतील शिस्तींत व शिक्षणांत यापुढें फौजीयोजना करावी लागेल व राष्ट्रांतील सर्व विद्यार्थ्यांस त्यांच्या अंगवळणी पडलेल्या नेभळट व सुखासीनपणाच्या वृत्तींतून बाहेर काढावें लागेल. विद्यार्थ्यांस मधून मधून खुष्की फौजा, वैमानिक दलें व आरमार यांचे देखावे दाखवून त्यांस हर्षित व उत्साहपूर्ण करावें लागेल व त्यांच्या आवश्यकतेची जाणीव पटवून द्यावी लागेल. चालू युद्धांतहि लाखों लोक युद्धकार्यांत अहमहमिकेनें भाग घेताहेत व रणांगणावरहि त्यांनीं आपलें तेज चमकविलें आहे. त्यांत आजपर्यंत "लढाऊ"

म्हणून म्हटले गेलेलेच लोक नसून “बिनलढाऊ” म्हणून अवमानित केलेलेहि सहस्रावधि व लक्षावधि आहेत. शौर्यधैर्यादि गुणांचा मक्ता कांहीं विशिष्ट वंशांनाच मिळालेला नसतो. हे गुण अंगीं असावयास पाहिजेतच, पण त्यांचा योग्य प्रसंगीं विकासहि करावयास पाहिजे असतो. उठल्या बसल्या त्यांना ठेचाळीत राहल्यानें त्यांचें स्वरूप दिसणार कसें? यांची वाढ व्हावयास योग्य उत्तेजन व परिपोषहि पाहिजे असतो. १० सप्टेंबर १९४२ रोजीं हिंदुस्थानविषयक वादविवादाचे वेळीं प्राइममिनिस्टर चर्चिल यांनीं काढलेले उद्गार पहाः—“The bravery of Indians has been distinguished in many theatres of war. “हिंदुस्थानी फौजी लोकांनीं युद्धांतील वेगवेगळ्या क्षेत्रांत आपली मर्दुमकी गाजविली आहे.” याचप्रमाणें रॉयल इंडियन नेव्हीमधील हिंदी लोकांनीं आपलें पाणी प्रकट केलें आहे. परवां परवांपर्यंत ज्यांना हिणविलें त्यांच्या अंगीं एकाएकीं शौर्यधैर्याचा संचार झाला कोठून? लष्करी अधिकाऱ्यांच्या जवळ शौर्याचीं इन्जेक्शन्स नसतात! अंगीं असेल तेंच प्रकट होतें. पण अंगीं असून तें प्रकट करण्यास वावच दिला नाहीं तर तें प्रकट होणार कसें? सारांश हिंदी लोक जगांतील कोणत्याहि वंशाच्या, वर्णाच्या किंवा धर्माच्या लोकांबरोबर उभे राहण्याइतके खास समर्थ आहेत, पण दुर्दैवानें आजवर त्यांचा उत्साह मारला गेला. आतां यापुढें तो दबून राहणें शक्य उरलें नाहीं. १९२० पासून गेल्या वीसबावीस वर्षांत विशिष्ट धोरण ठरवून जर रशियाला आपला देश जर्मनीला तोंड देतां येण्याएवढा सांपत्तिक व लष्करी दृष्ट्याहि संपन्न करतां आला, चीनच्या अफाट मुलखांत पडत्या काळांतहि भित्रुड समजले गेलेले चिनी लोक एवढ्या चिकाटीनें लढण्यास समर्थ होऊं शकले, सात आठ कोटी जर्मन लोक आपल्या राष्ट्रांत वीरवृत्तीचा परिपोष करूं शकतात, तर तीच गोष्ट हिंदुस्थानांत साध्य न होण्यास कोणत्या तर्कशास्त्राचा किंवा इतिहासाचा पुरावा आहे? बीं रुजवलें, त्यास पाणी घातलें, थंडीवाऱ्यापासून व प्रखर उन्हापासून त्याचें रक्षण केलें, तर झाड चांगलें वाढीस लागतें व त्याचीं मधुर व रसदार फळें चाखावयास मिळतात. हाच न्याय हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्यबीजास लावला तर त्याचा इष्ट असाच परिणाम होणार नाहीं काय? पण तसें करण्यास ब्रिटनच्या मुत्सद्यांनीं आपल्या मनांत वसत असलेला सापत्नभाव टाकून या कार्यास जीवेंभावें मदत करावयास पाहिजे. हिंदुस्थानच्या चाळीस कोट प्रजेमधून निदान दोन अडीच कोट लोक खुष्की, वैमानिक

व आरमारदलांतील शिक्षण घेऊन प्रचण्ड सेना तयार करूं शकतील. याकरतां हिंदुस्थानच्या आरमारबोटी व व्यापारी बोटींची वाढ करावी लागेल व त्यांवरील हरहुन्नरी कामांतील निष्णात तज्ज्ञ तयार करावे लागतील. याप्रमाणें स्वयंपूर्ण होण्यास या उदयोन्मुख राष्ट्रास कांहीं काळ लागेल यांत शंका नाहीं. याकरतां हिंदी लोकांस मनाची तीव्र तळमळ विवेकानें शांत करुन सतत अभ्यास करावा लागेल, अंगीं शिस्त बाणून घ्यावी लागेल व इंग्रज लोकांस या देशाशीं स्नेहसंबंध कायम ठेवून आपलें ज्ञान देतांना मनाचे थोडे कष्ट सहन करावे लागतील. पण असल्या दोन्ही पक्षांच्या तयारींतून व तपश्चर्येतूनच भावी भारताची व त्यावरोबरच भावी सौख्यमय जगताची निर्मिति व्हावयाची आहे. जगतांतील शांतता व संतोष हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्यावर अवलंबून आहे. जिकडे तिकडे शांति नांदावी, सर्वांनीं आनंदांत रहावें, कोणी कोणावर कुरघोडी न करतां सर्व राष्ट्रांनीं परस्पर प्रेमभावानें वागावें हीच सदिच्छा अटलांटिक चार्टरच्या मागें आहे. शब्दांत ती जशी दिसते तशी ती अन्तःकरणांतहि असेलच काय? ती जर खरोखरच असेल व शब्द उच्चारतांना हातचा एक जर राखून ठेवलेला नसेल तर हिंदुस्थान स्वयंशासनसमर्थ झाल्यास त्याला स्वतंत्र हिंदी आरमारच पाहिजे. मग यापेक्षां तरुण हिंदुस्थान ज्यास्त काय मागतो? "दुसऱ्याचे दुःखें दुखावें, दुसऱ्याचे सुखें सुखावें। सगळेचि सुखी। ऐसी वासना॥" असें सदैव घोकणारा हिंदुस्थान स्वतंत्र झाल्यावर दुसऱ्या कोणत्याहि राष्ट्राच्या उगाच वाटेस जाणार नाहीं. परकी राष्ट्रावर आक्रमण करून त्यास पारतंत्र्यांत डांबून ठेवण्याची त्याची ऐतिहासिक परंपरा नाहीं. इतरांनीं आपला शब्द व करार प्रामाणिकपणानें पाळून त्याचेवर सोळाव्या सतराव्या शतकाप्रमाणें चोरटे हल्ले करतां कामा नये. याची तो सतत डोळ्यांत तेल घालून काळजी घेत राहील. औदार्याच्या गुणाचें भोळसटपणांत रूपांन्तर न होऊं देण्याची दक्षता त्याला बाळगावी लागेल, पाहुण्याला देव मानून त्याचें मनोभावें स्वागत करतांना आपलें घर गमावतां कामा नये एवढें व्यवहारचातुर्य त्याला खर्च करावें लागेल. पण बाहेरच्या राष्ट्रांस त्यावर आक्रमण करण्याची दुर्बुद्धि झालीच तर—तर काय—या बाहेरील सागरआक्रमणास तोंड देऊन हिंदुस्थानचें रक्षण करण्यास समर्थ असें स्वयंशासित हिंदी आरमार त्याला जय्यत तयार ठेवावेंच लागेल, तरच या राष्ट्राचें अस्तित्व शाबूत राहूं शकेल असा हिंदी तरुणांस विश्वास वाटत आहे. रॉयल इंडियन नेव्हीचे प्रमुख

व्हाइस अॅडमिरल सर हर्बर्ट फिट्झ्हर्बर्ट यांनीं न्यू दिल्ली येथें हिंदुस्थानचा निरोप घेतांना प्रेस कान्फरन्सपुढें ता. १९ मार्च १९४३ ला भाषण केलें त्यांत त्यांनीं हेंच म्हटलें आहे. तें असें:—" We like to think that India's first line of defence is or should be, the navy, for it is from across the seas that any threat to India is bound to come. There should therefore be no cheese pairing of the naval effort after the war. India of the Future must be able to stand upon her own naval feet. The day is over when India can say: Let somebody do the naval job for me." याचा थोडक्यांत मतितार्थ हा कीं " हिंदुस्थानवर येणारें संकट समुद्रावरून व म्हणून त्याची पहिली संरक्षक फळी म्हणजे आरमार व यांत हिंदुस्थानानें स्वतःचे पायावर उभें राहावें." ईश्वर करो व जगतांत अशी सद्‌बुद्धि नांदो व चालू युद्धांतील पराक्रमी दोस्त राष्ट्रांनीं हा पराजित, हा यशस्वी, हा अपराधी व तो निरपराधी, हा लायक व तो नालायक, असे मनःकल्पित भेद टाकून तहाच्या वेळीं जगतांत बंधुभाव वाढून सर्वांस सुख लाभण्याची तरतूद तहपरिषदेंत होवो व सर्व जगतांत आनंदी आनंद पसरो! बराच काळ परवशतेंत लोळणाऱ्या हिंदुस्थानास पूर्ण स्वातंत्र्य लाभो व त्याचें एक संरक्षण प्रतीक म्हणून हिंदी महासागर, सिंधु सागर व गंगा सागर यांवर " राष्ट्रीय हिंदी आरमार " फेऱ्या घालून त्यावर स्वतंत्र हिंदुस्थानचें भावी निशाण लौकर फडकूं लागो व आजवर मागें पडलेले व्यापारी व लढाऊ आरमारांची भरभराट होवो!

" हिन्दी राष्ट्रीय आरमारा " ची स्थापना

युद्धोत्तर कालांत लवकर होऊन जगतांत वेगळाले वंश व राष्ट्रें स्वातंत्र्यानुभवांत आनंदानें राहोत व त्याबरोबच हिंदुस्थानास सुखसंपदा व वैभव मिळून विश्वबंधुत्वाचा प्रसार होऊन सर्व मानव जातीस सुख मिळो. " सर्वेऽत्र सुखिनः संतु सर्वे संतु निरामयाः। सर्वे भद्राणि पश्यंतु न कश्चित् दुःखमाप्नुयात् " व जगांत शांति नांदो.

ॐ शांतिः शांतिः शांतिः

हिंदुस्थानचा सागरविक्रम

सूची

विषय — पृष्ठ

अ

अकबर ७२,७३,८२,११७,
११९
अकबराचा खाजगी व्यापार ८४
,, चें नौकाखातें ७४
,, चीं सागरयुद्धें ७७
अगार्थचिलीस ४३
अग्निरक्षकांचीं कामें २०९
अग्रमंदिरा नौका १६
अर्थशास्त्र–कौटिलीय ५,४५
अनुर्ध्वा नौका १६
अबदुररझाक ६६
अबुलफझल ७,७३
अबुलफिदा ६२
अय्यर–सर शिवस्वामी १६८
अरूंडेल जार्ज, डॉ. २२७
अल् इद्रिसी ६
अल् बिलादुरी ६
अलेक्झांडर ४,४३,४४
अशोक सम्राट ५,४६
असेंब्लीचा ठराव १९२८ चा १७१
,, तील वादविवाद १७७

विषय — पृष्ठ

आ

आगबोटीस मदत
इंग्लंड व हिंदुस्तानची तुलना १८१
आंग्रे कान्होजी १०२,१०३
,, कुटुंब १२८
,, चा वचक १११
,, तुळाजी १०५,१०८,१०९,
११०,१११,१२८
,, मानाजी १०३,१०४,१०५,
१०८,१०९
,, सखोजी १०३
,, संभाजी १०३,१०४,१०५
आंग्लकाल ३,८
आंध्रभृत्य राजे २३,२४
आंध्र राजे ४६
आरमार
,, अकबरचें ७४
,, औरंगजेबाचें ८१
,, गोवळकोंड्याचें ८५
,, जहांगीरचें ७९,८०
,, ब्रिटिशांचें हिंदी १२१
,, मराठ्यांचें १०८–१११

विषय पृष्ठ

आरमार महंमूद गुजराथ सुलतानचें ६७
,, सुंबईचें १२६
,, विशाळगडचे राजाचें ६७
,, शहाजानचें ८०
,, शिवाजीचें ९४,९५,९७
,, राष्ट्रीय हिंदी स्थापना २३३

इ–ई

इंग्रज व पोर्तुगीज झटापटी ११९, १२०, १२२
,, पेशवे तह १०९
,, शिवाजी तह १००,१०१
,, आरमाराचीं नांवें १२१
इंचकेप लॉर्ड १९२,१९३,१९४
इंडियन डिफेन्स स्क्वाड्रन १४१
,, धी मर्कंटाईल मरीन कमेटी १६८, १७०, १९२
,, नेव्ही १२१,१३८
,, नेव्हल डिसीप्लीन बिल २०३
,, नेव्हीचा बिल्ला १३९
,, रॉयल नेव्ही १२१,२१९
,, ,, ,, ची स्थापना २०२
,, ,, ,, चे अग्निरक्षक २०८
,, ,, ,, चें औषधी खातें २१४
,, ,, ,, ची कामगिरी २०७
,, ,, ,, चें जमाखर्च खातें २१३,२१४

विषय पृष्ठ

इंडियन रॉयल नेव्हीचें दळणवळण खातें २११,२१२,२१३
,, ,, ,, च्या नवीन गोद्या २०५
,, ,, ,, चें नांव बदलण्याची जरूरी २२०
,, ,, ,, चे नाविक लष्करी २०८
,, ,, ,, तील पगार व वयोमर्यादा २१५,२१६
,, ,, ,, च्या बॅसेट ट्रालर्स २०४
,, ,, ,, ची राखीव फौज २०४
,, ,, ,, च्या शिक्षण शाळा २०६
,, ,, ,, चें शिल्प व बांधकामखातें २१०, २११
,, ,, ,, ची १९३९ ची स्थिति २०४
,, मरीन १२१,१२९,१४१
,, ,, रॉयल १२१,१४०,२०२
,, ,, हर मॅजेस्टिज् १२१
इंडियन सबव्हेन्शन १६३
,, स्कल्पटर अँड पेंटिंग ग्रंथ २५,२६
इडन, मि० २२६
इत्सिंग इब्नबटूझ ६,५४,५५,६६
ई-इलियट, सर ६
ईलियट ५९,६६,७६,७७

विषय	पृष्ठ
ईस्ट इंडिया कंपनीच्या अधिकारांत वाढ	१२५
इंडियन व क्रामवेल	१२५
,, ,, मरीन	१२१
,, ,, मर्केंटाईल मरीन	१३८
,, ,, च्या वखारी	११९ ते १२४
,, ,, ची स्थापना	११७
उ, ऊ	
ऊर्ध्वा नौका	१६
उन्नता नौका	१६
ऊर	४०
उलंडी	२७
ऋ	
ऋग्वेद	३,४,१८,३९
,, कथा	११
,, दाखले	२९,३०
ए	
एडन	१३१
एलफिन्स्टन	५१
एलिझाबेथ राणी	११७,१२१
एलिझाबेथ राणीचें पत्र	११८
ऐ	
ऐनी अकबरी	७
औ	
औरंगजेबाचें आरमार	८१
क	
कनिंगहॅम	२१
कराणी	७४
कलोनियल सबव्हेन्शन	१६३
कॅडेट्स्	१७७
कॉसमस डिकोफ्लॅस्टीस	६,४८,५४
कान्टीलो निकोलो	२६,६६
कालखंड–आठ	३ ते ८
कालिदास	५२
क्रामवेल	१२५
कुशान काल	४७
कुशान राजे	४६
केग्विन	१२६
केनेडी डॉक्टर	४१
कोठारी वालचंद हिराचंद	१८९
कोरीव लेणी कान्हेरी	२३
कोरीव लेणी अजिंठा	२३
कोस्टल ट्रॅफिक कन्ट्रोल बिल	१८५
कोस्टल रिझर्वेशन बिल	१९४
कौटिलीय अर्थशास्त्र	३,५,१०,११
कौटिल्य	५,४५
क्रोपे, मि.	४२
ख	
खांदेरी–उंदेरी बेटें	९४,९८,९९,१०१,१०२,१०९
खुश्रु दुसरा	२४,४९
खेरवाह	७४
ग	
गत्वरा नौका	१६
गर्भरा नौका	१५

विषय	पृष्ठ
गर्भिणी नौका	१६
ग्रँटडफ	९६
गामिनी नौका	१६
गांधी–महात्मा	१८६
ग्रिफिथ जे.	२३,२५
गुप्तकाल	३,६
गुमती	७४
गोदी	४४,४८
,, कलकत्त्याची	१४३,१४७
,, मुंबईची	१४१ ते १४३,१४७
,, सुरतेची	१४७
,, हिंदी प्रसिद्ध	१५७
गोलंदाज	७४
गोवळकोंडा आरमार	८५
गौतमधर्म सूत्रें	३३
गौर बंदर	७९
घ	
घियासुद्दीन सुलतान	६२
च	
चचनामा	६,७
चर्चिल, मि.	२३१
चण्डी, कविकंकण	५३
चपला नौका	१५
चंद्रगुप्त मौर्य	५,४५,४६,७३
चाणाक्य आर्य	५,१०,४५,४६
चापा वंशज लोक	५४
चालुक्य	४९
चापज	५४

विषय	पृष्ठ
चिटणीस बखर	९३
चीनशीं युद्ध	१३६
चोल राजे	५५
ज	
जॅक्सन, ए. एम्. टी	४१
जंघाला नौका	१६
जनक जातक ग्रंथ	१९
जपान	५५,५८,१६४,१६५
जमशेट नसरवाजी	२२९
जयपाळ राजा	९१
जहांगीरचें आरमार	७९,८०
,, इंग्रजांस फर्मान	१२०
जाट लोक	५४,५९,६०
जाफरुल्लाखान, सर महंमद	१७३,१७४, १७५
जावाबेट–वसाहत	५१,५४,५८
जोशामी–आरबी चांचे	१२९,१३०
झ	
झेंदा आवेस्ता	४
ट	
टाका कसू डॉ.	६,५५
टागोर रवीन्द्रनाथ	२२७
टालेमीज जाग्रफी	४६,४७
टेरी	८४
टेलर डॉ.	१५०
“ डफरिन ” ट्रेनिंग शिप	१७७,१८०, १९३,१९६
डांक मदत	१६२

विषय	पृष्ठ
डांकेचीं कंत्राटें	१६१
डिग्बी सर विल्यम	१८६
त	
तपूसा व्यापारी	१९,३६
तरी नौका	१६
तरिणी नौका	१६
तांडेल	७४
तारीख–ई–तवारीख	७५
तुग्र	११,१८,३०
तुधरीलखान	६२
तैमूरलंग	६६
द	
दन्तकुमार राजा	१९
दीघनिकाय पालीग्रंथ	३६
दीपगृहें	४८
दीर्घानौका	१५,१६
दीर्घिका नौका	१६
ध	
धारिणी नौका	१६
धुळप–आनंदराव	१११,११२,११४
,, ,, चा पोवाडा	११५
न	
नरेन्द्रदेव, कची	५३
नाखवा	७४
नाखुदा	७४
—खेशेब	७४
" नावाध्यक्ष "–आध्याय	११
,, चे अधिकारी	११–१२–४५
" नाविक लष्करी" -कामें	२०८,२०९
नाविक ज्ञानाचे पुरावे	२
नावा, हिंदीचें श्रेष्ठत्व	१४७,१४८, १५३
नेबुच्छदनेझर	४०
नौका	
,, चे अधिकारी मोंगल कालीन	७४
,, उन्नता	१६
,, दीर्घा	१६
,, चे प्रकार	१५,८१,८२,८५, ९३
,, चे रंग	१७
,, चे विशेष प्रकार	१५,१६
,, चे सामान्य ,,	१५
,, वरील खोल्या	१७
,, ची बांधणी	
,, ,, मोंगल कालीन	७३
,, ,, मोंगल पूर्व	६३,६५,६६, ६८
नौका—चा अकबराचा खर्च	७५
प	
पक्कर, कौंट	२२६
पटला नौका	१५
पटेल विठ्ठल भाई	१७६
पतिंगा	६४
पत्रपुटा नौका	१५
पंत–डि, प्रोफेसर	७२,८४
प्रभाकरवर्धन, राजा	५२

विषय	पृष्ठ
प्रलयकाल	४
,, जल किंवा महा	१०-११
पार्टिंजर, मी.	४३
पारशी, जहाजें बांधणारे	१४२,१४७
पालेखट व्यापारी	१९,३६
प्लाविनी नौका	१६
पिट, जहाज बांधणारा तज्ज्ञ	१२७, १४७
पिले, मि.	५०
प्लिनी	५
पुंजेरी	७४
पुलकेशी, सम्राट	२४,२५
,, ,, दुसरा	४९-५३
पुरावे-हिंदी नौकानयनाचे	२,१०
,, ,, ऋग्वेदांतील	२९
,, ,, पुराण ग्रंथांतील	३४, ३५
,, ,, प्राचीन नाण्यांवरील	२८
,, ,, बौद्ध ग्रंथांतील	१५
,, ,, महाभारतकालीन	३१, ३२
,, ,, रामायणकालीन	३१
,, ,, लेणीं व खोदकामाचे	२१, २५
,, ,, संस्कृत वाङ्मयांतील	३५
,, ,, स्मृति ग्रंथांतील	३३,३४, ३५
,, ,, हिंदी सागरवर्चस्वाचे	२१
पुरावे—हिंदी रक्तशोषणाचे	१८७
प्रूएन—लेफ्टनंट	११३

विषय	पृष्ठ
पेरिप्लस	४२,४७,५४
पेशवे—इंग्रज तह	१०९
फ	
फर्ग्युसन	१५१
फुक्स, जे. रेव्हरंड	४१
फ्रेजर, डॉ.	८६,९८
ब	
बहामनी राजांचें आरमार	६७
बव्हेरू जातकग्रंथ	४०
बंदरें-प्रसिद्ध १६ व १७ वे शतकांतील	८३
,, बंदोबस्त	७६
बाबर	७०,७३
बॉम्बे मरीन फ्लीट	१२१,१२८, ते १३०,१३२ ते १३५,१४०,१४१
,, ची जहाजशक्ती	१३७
,, चें रूपांतर	१३९
बायबल	४
बॉल, व्ही. प्रोफेसर	४१
बावरी	८५
बाळकृष्ण, डॉ.	८९
बुल्हर	४,४०
बृहत्संहिता	३४
ब्रिटिशांचें हिंदी आरमार	
,, स्थापना	१२१
,, निरनिराळीं नांवें	१२१
" बुद्धिस्ट इंडिया "	४१
बोटी—पोलादी आवरणाच्या	१५८

विषय	पृष्ठ
बोधिधर्म	५५
बोधिसेन धर्मोपदेशक	५५
बोधिसत्व—सुप्पारक	१९
बोरोबुदुर मंदीर	२५, २७, ५३
बौद्धायन धर्मसूत्रें	३२, ३३
भ	
भट, भा. वा.	८९
भंडारी	७४
भया नौका	१५
भांडारकर, डॉक्टर	२४
भीमा नौका	१५
भृज्य	११,१८
भोजराजा	१२,१३,१४
भोर, सर, जोसेफ	१७३
म	
मॅक्स डंकर, प्रो.	४२
मच्छलीपट्टम	८४
मत्स्ययंत्र	२७
मध्यमंदिरा नौका	१७,२३,२४
मध्यमा नौका	१५
मनु व मासा	१०
मनुस्मृति	३२,३३,३५
मन्थरा नौका	१५,१६
मद्रास	१२४
मरीन ॲक्ट	१४०
महाजनक जातक	१८
महाभारत	१८,३२
महावंश ग्रंथ	२५,३५

विषय	पृष्ठ
महुअन	७
महंमद इब्न—कासम	९१
महंमद तघलख	६५,६६
महंमूद—गझनीचा	५९
महंमूद—गुजराथ सुलतानचें आरमार	६७
मार्कोपोलो	६,१४
,, व्हेनीशीअन	६२,६६
मार्गारिट, कझिन्स, मिसेस	२२८
मिर्झा इस्माईल, सर	२२७
मीर बेहेरी खातें	७३
मुंबई—बेट	९४,९९,१२६,१२८
मुंबईच्या आरमाराच्या झटापटी	१२६
मुंबईच्या गोद्या	१२८
मेड लोक	६०
मोंगल व मराठा काल	३,७
मोंगल पूर्वकाल	३,६,७,५९
मौर्यकाल	३,४,५
य	
यज्ञश्री—राजा	२८
याज्ञवल्क्य संहिता	९४
"युक्तिकल्प तरू" ग्रंथ	१०,११,१४, १७,२४
युधिष्ठिरकाल	३,४
यूल	६
र	
रघुराजा	१८,५२
रघुवंश	१८,३५,५२
रंगूनवरील हल्ला	१३३
,, शिपर्स	२२८

विषय — पृष्ठ

रसेल, ग्रेनफल, आर. एन्. कमांडर २२९
"राजवलीय" पालीग्रंथ २५,३५
राधाकुमुद, मुकर्जी प्रो. ५,६,८,१०,५३
रॉबर्टसन डॉ. ४४
रामायण ४,१८,३१
रॉयल नेव्ही १३८
राल्फ फिच ७९
रासम्, मि. ४०
राष्ट्रीय-जहाजी धोरण तुलनात्मक १८२
,, हिंदी आरमार स्थापना २३३
रे, प्रफुल्लचंद्र २२७

ल

लाकूडनौकांचे जाती १२, १३
,, मिश्रजाती १३
,, हिंदीचें श्रेष्ठत्व १४३,१४६
लोलानौका १६
लोहारी बंदर ७५
लौजी नसरवानजी वाडिया १४२, १४७, १५७

व

" वज्रलेप " लुकण ५७
वरथीमा ७८
वराामा २७
वराह–पुराण १४
" वल्हास जातक ". १९
वसईची मोहीम १०५, १०७
,, चा तह १०७
वसफ–ग्रंथकार ६१

विषय — पृष्ठ

वाफेची पहिली बोट १३१
वॉकर, लेफ्टनंट कर्नल, १४२,१४३, १४८
विजय राजपुत्र १९,२५,३५,५२
विशाळगड राजाचें आरमार ६७
विश्वगुणादर्श ५
व्हिसेंट, स्मिथ ५,२१,२८,४३, ४६,४७,५०,५५
वृक्षायुर्वेद १२
वेगिनी नौका १६
वेलस्ली, लॉर्ड, जनरल १४७
वैद्य, चिंतामणराव ६

श

शतपथ ब्राह्मण ४, १०
शरचंद्रदास, रायबहादूर ३७
शहाजहानचें आरमार ८०
शातवाहन–शालीवाहन ४९
शिपिंग कान्फरन्स १९३० ची १७२
शिवाजी ८८, १२७
,, चें आरमार ९४,९५,९७
,, चें आज्ञापत्र ९१
,, चा इंग्रजांशीं तह १००,१०१
,, चें शिक्षण ८९,९०
" शिवदिग्विजय " ८९
शूळ–नौकांचे ६०

स

सन्तानम्, के १७७
सबकाकर ५५

विषय	पृष्ठ
सभासद-बखर	९३, ९८
,, शिवचरित्र	९४
समुद्रमंथनचा अर्थ	२
समुद्रोल्लंघन	२०
सरकारी नाविक मदत व्यापारी आरमारास	
,, ,, जपानची	१६४,१६५
,, ,, निरनिराळ्या राष्ट्रांची	१५९
,, ,, चे प्रकार	१६०
,, ,, ब्रिटनची	१५९, १६०
,, ,, फ्रान्सची	१६४
,, ,, हिंदी	१८१
सरदेसाई, गोविंदराव	५, ६, ९५
स्ट्रॅबो	५, ४५
स्टॅनहोप, कर्नल, ऑनरेबल	१४१
सर्वमंदिरानौका	१७
स्वर्णमुखी नौका	१६
साग-लांकडाचें श्रेष्ठत्व	१४३
सागर चळवळ मोंगल पूर्वकालीन	५९
,, ,, मोंगलांचें दुर्लक्ष्य	७२
सागर वर्चस्व मौर्यकालपूर्व	३७
,, ,, हिंदूंचें-आहोटी	७०,७१,७२
सांची स्तूप	२१,२२
सिंघानिया, लाला पद्मपंत	२२८
सिंदीया स्टीम नेव्हीगेशन कंपनीचें अभिनंदन पत्रें	२२७ ते २२९
,, चा करार	१९३,१९५
,, ची गोदी	१९७
,, चे डायरेक्टर	१९०

विषय	पृष्ठ
सिंदिया कं. च्या बोटी	२००
,, च्या सहकारी कंपन्या	१९०
,, ची स्थापना	१८९
,, च्या हाज बोटी	१९६
,, च्या विरुद्ध इंग्रजी कंपन्या	१९१,१९२
सिन्धुकराजा	४९
सिरंग	७४
सिंहबाहू	१८
सिंहलद्वीप	५२
सुवर्णदुर्गाची लढाई	११०
सेवेल, आर	२८,४६
सैस, डॉक्टर	४०

ह

विषय	पृष्ठ
हंटर, डॉक्टर	४२,५०,७२,७९
हर्बर्ट फिट्झबर्ट, सर ॲडमिरल	२३३
हर्षवर्धन-राजा	२४,२९
,, सम्राट, श्री.	५२,५४,६०
हॅवेल, ई. बी.	२५,५३
हॉकीन्स, विल्यम	८४
हाजी, एस्. एन्. बॅरिस्टर	८,१५९
हार्डी	१९
हिंदी जहाजास इंग्लंडांत प्रतिबंध	१५३
,, रेल्वे पॉलिसी	१६३
,, राष्ट्रीय जहाजीधोरण	१८१,१८२ १८३
,, लोक व नाविक नोकऱ्या	१६७

विषय	पृष्ठ
हिंदी व्यापार—किनाऱ्यावरील १६७, १६८,१७३,१८३	
,, ,, महासागरावरील १६८, १७३,१८३	
हिंदुसाम्राज्यकाल	३
हिरीन प्रोफेसर	४३
हुमायुन—बादशहा	७३
हेरोडेटस	४,४३
होकायंत्र—प्राचीन	२७
होकायंत्र " मालवी " नामक	११५
,, हिंदी	६७
ह्युएनत्संग	६,५४
ह्युविट, डॉक्टर	४०
ऱ्हीस डेव्हीस	२१,४१,५३
ऱ्हेसियस	४
क्ष	
क्षुद्रा नौका	१५
क्षेमेंद्र	५

६४९५

REFBK-0006415

REFBK-0006415