प्रकरण तिसरे

प्रकरण तिसरे

कोकणातील बंदरे व व्यापार

कोकणाला प्राचीन कालखंडापासून व्यापारी महत्त्व होते. त्याचे महत्त्वाचे कारण म्हणजे, कोकणच्या किनारपट्टीवर उत्तम बंदरे प्राचीन कालखंडापासून कार्यरत होती. प्राचीन महाराष्ट्रात सातवाहनांच्या राजवटीमध्ये कोकणच्या बंदरांची भरभराट होत होती. याचे उल्लेख प्राचीन कालखंडातील साधनातून मिळतात. जवळजवळ २००० वर्षे कोकणच्या किनारपट्टीचे हे व्यापारी महत्त्व टिकून राहिले होते. सातवहानांच्या कालखंडातील महाराष्ट्राला भेट देणाऱ्या अनामिक लेखकाने लिहून ठेवलेल्या 'पेरीप्लस ऑफ दी युरेथ्रेइमसी' या ग्रंथामध्ये त्याचप्रमाणे अल्बेरुनी अलइद्रिसी, मार्कोपोलो, इब्नबतूता, बार्बोसा, पायर्स टू व्हर्नियर, जॉन फ्रायर इ. विविध कालाखंडामध्ये कोकणाला भेट देणाऱ्या प्रवाशांनी लिहून ठेवलेल्या वर्णनातून कोकणचे व्यापारी महत्त्व प्राचीन काळापासून पेशवेकाळापर्यंत कसे होते याची चांगली कल्पना येते.

इसवी सनाच्या पहिल्या शतकापासून पश्चिम आशिया प्रदेशातून व्यापारी जहाजे कोकण किनारपट्टीवर येत व त्यांनी आणलेला व्यापारी माल दख्खनच्या आंतरप्रदेशात पाठविला जात असे. याशिवाय अन्नधान्याच्या वस्तू आणि लाकूड यांचादेखील किनारपट्टीवर व्यापार चालत असे. कोकणात नारळ, सुपारी आणि तांदूळ यांचे उत्पादन होत होते. पश्चिम घाटातील लाकडाचा व्यापार गुजराती, अरबी व पर्शियन व्यापाऱ्यांमार्फत चालत असे. गुजरातची बंदरे व कोकणची बंदरे यांचे प्राचीन काळापासून व्यापारी संबंध होते. 'पेरीप्लस'च्या लेखकानुसार महाराष्ट्रातील 'पैठण' व

'तगर' ही कापड उद्योगाची महत्त्वाची केंद्रे होती. त्याचप्रमाणे पैठणला मलमलीची निर्मिती होत असे. पैठणी मलमल कोकणच्या किनारपट्टीतून वेगवेगळया ठिकाणी पाठविली जात असे.

कोकणातील राजापूर बंदर समुद्रकिनाऱ्यावर नाही ते थोडे आत आहे. जैतापूर या बंदरात जहाजे येत व तेथून छोटया नावातून व्यापारी माल राजापूरपर्यंत आणला जात असे. अरबांनी अरबस्तानातून, मस्कतहून आणलेली घोडी विकण्याचे महत्त्वाचे केंद्र बनविले त्यामुळे राजापूरची अरबी घोडी मिळण्याचे व्यापारी केंद्र म्हणून ख्याती झाली.[१]

मध्ययुगीन कोकणावर विजयनगर, बहामनी राज्य, गुजरातचे सुलतान, आदिलशाही, निजामशाही, मराठे, पोर्तुगीज इ. विविध सत्तांचा ताबा वेगवेगळया काळात निर्माण झाला. विजयनगरचे साम्राज्य व बहामनी राज्यात चांगल्या घोडयांची मागणी असे. त्यामुळे अरबस्तान व तुर्कस्तानातून फार मोठया प्रमाणावर घोडयांची आयात दाभोळ व चेऊळ या कोकणच्या बंदरात होत असे. त्यामुळे मध्ययुगीन कालखंडात चेऊळ व दाभोळ या बंदरांना व्यापारी महत्त्व प्राप्त झाले होते. ते १७ व्या शतकाच्या सुरुवातीपर्यंत टिकून राहिले. बहामनी राज्याच्या कालखंडात चौळ व दाभोळ ही आशिया आणि आग्नेय आशियाशी व्यापार करणारी महत्त्वाची बंदरे बनली. बहामनी सुलतानांनी या बंदरांच्या विकासासाठी भरीव प्रयत्न केले.[२]

१७ व्या शतकात चेऊळ येथे हिंदू व मुस्लिम लोकांची वस्ती होती.त्यात बरेचसे विणकर व व्यापारी होते. चेऊळ येथे सुंदर कापड तयार केले जाई. कापडाची ती मुख्य बाजारपेठ होती. १८ व्या शतकाच्या उत्तरार्धापासूनच मुंबईला जास्त व्यापारी महत्त्व येऊ लागले. वरील बंदराव्यतिरिक्त १७ व्या शतकातील डहाणू, तारापूर, माहीम,

आगाशी, केळवे, वसई, बांद्रा, नागोठणे, कल्याण, भिवंडी, श्रीवर्धन, खारेपाटण इ. महत्त्वाची बंदरे व्यापारी केंद्रे होती. परकीय व्यापाराबरोबरच कोकणात अंतर्गत व्यापारदेखील मोठया प्रमाणात चालू होता. विशेषतः कोकणातील मीठ, तांदूळ, नारळ, सुपारी इ. वस्तूंना घाटमाथ्यावर व भारतातील इतर ठिकाणी मागणी होती. कुलाबा, पेण, पनवेल, नागोठणे, रेवदंडा आणि ठाण इ. मीठ निर्मितीची प्रमुख केंद्रे होती. कोकणातील मीठ देशावर व इतरत्र पाठविले जात असे. पेशवे काळातसुध्दा कोकण व देशभाग यांच्यामध्ये हा व्यापार मोठया प्रमाणात चालू होता. कोकणातील मीठ, तांदुळ, साखर, सुपारी आणि नारळ आणि युरोपियनांनी आणलेल्या वस्तू घाटमाथ्यापलीकडे देश भागात विकल्या जात असत व त्या बदल्यात अन्नधान्याच्या वस्तू, हळद, गुळ, मिरची इ. वस्तू कोकणात आणल्या जात. सहयाद्रीच्या पर्वतरांगामुळे देशभाग व कोकण प्रदेश यांच्यामध्ये फार मोठा अडथळा होता. तरीदेखील येथील सुमारे १६१ घाट मार्गातून देशभागाशी वर्दळ चालू असे. लमाणांचे तांडे कोकणातील व्यापारी माल देशावरुन घेऊन जात. धावडशीच्या ब्रम्हेद्रस्वामीजवळ जवळजवळ २०० बैलांचा तांडा होता व कोकणातून धावडशीपर्यंत मालाची वाहतूक करण्यासाठी त्यांचा वापर होत असे.[३]

१८ व्या शतकाच्या उत्तरार्धात कोकण किनारपट्टीवर कांही प्रमुख बंदरे कार्यरत होती. या काळातील सगळयात महत्त्वाचे बंदर म्हणजे मुंबई होय. मुंबई हे १७ व्या शतकात सात बेटांचा एक समहू होता व १७ व्या शतकाच्या मध्यापर्यंत हा भाग पोर्तगीजांच्या ताब्यात होता. सन १६६२ मध्ये इंग्लंडचा राजा दुसरा चार्लस याने पोर्तुगीज राजकन्येशी विवाह केल्यानंतर मुंबई बेट त्याला लग्नाचा आहेर म्हणून मिळाले. सन १६६२ ते १६६८ या काळात मुंबई बेटाचा कारभार इंग्लंडच्या

KOLHAPUR

राजामार्फत करण्याचा प्रयत्न करण्यात आला. पण त्यांना ते अडचणीचे वाटू लागल्याने सन १६६८ मध्ये ते ईस्ट इंडिया कंपनीला १० पौंड वार्षिक भाडयावर देण्यात आले.[४]

१८ व्या शतकाच्या उत्तरार्धातील मुंबई शहराविषयी व मुंबईच्या व्यापाराविषयी जेम्स फोर्बस्, मिलबर्न इ. तत्कालिन लेखकांनी त्यांच्या वृत्तांतामध्ये माहिती दिलेली आढळते. मुंबई बंदराला १८ व्या शतकाच्या मध्यापर्यंत विशेष व्यापारी महत्त्व नव्हते. त्याचे कारण म्हणजे १७ व्या शतकात व १८ व्या शतकाच्या मध्यापर्यंत भारताच्या पश्चिम किनारपट्टीवर सुरत या बंदराचे महत्त्व अनन्यसाधारण होते. १८ व्या शतकाच्या मध्यापर्यंत आंतरराष्ट्रीय व्यापाराचे प्रमुख केंद्र म्हणून सुरत अग्रगण्य बंदर होते. पण १७ व्या शतकाच्या उत्तरार्धापासून मुंबई आंतरराष्ट्रीय व्यापार वाढविण्याचे प्रयत्न ईस्ट इंडिया कंपनीने सुरु केले. तरीदेखील सन १६६० ते १७६० पर्यंत जवळजवळ १०० वर्षे मुंबईला सुरतेसारखे अग्रगण्य स्थान मिळू शकले नाही. त्याची महत्त्वाची कारणे म्हणजे दळणवळणाच्या दृष्टिकोनातून सुरतेचे स्थान जितके सोईस्कर होते तेवढे ते मुंबईचे नव्हते. मुंबईला पूर्वबाजूवर सर्व घाटमाथ्याचा भाग असल्याने भारताच्या विविध भागातून भूमार्गाने मुंबईशी दळणवळण करणे इतके सोईस्कर नव्हते. सुरतेला जोडणारे बरेच रस्ते मुघल राज्यामध्ये होते. त्याचप्रमाणे उत्तरभारत व दक्षिण भारत यांच्याशी संपर्क साधारे राजमार्ग देखील सुरतेला होते. तसे ते मुंबईच्या बाबतीत नव्हते म्हणून जवळजवळ १०० वर्षे मुंबईला सुरतेसारखे अग्रगण्य स्थान मिळविता आले नाही. पण १८ व्या शतकाच्या उत्तरार्धात मात्र गुजरात येथील अराजक, राजकीय परिस्थितीमुळे व इतर कांही कारणामुळे सुरतेचे महत्त्व हळूहळू कमी झाले व मुंबईची भरभराट चालू झाली.

जेम्स फोर्बस् याच्या मतानुसार १८ व्या शतकाच्या उत्तरार्धात मुंबई हे एक चांगले बंदर होते. राजकीय व व्यापारी दृष्टिकोनातून जहाजांच्या प्रवेशासाठी सर्व हंगामात हे बंदर उपयुक्त होते.[५]

फोर्बस्ने विस्तृतपणे मुंबईच्या व्यापाराचे वर्णन केले आहे. त्याच्या मते मुंबई ही भारतातील महत्त्वाच्या बाजारपेठापैकी एक बाजारपेठ होती. तेथील व्यापारात अनेक जहाजे गुंतलेली होती. पर्शियन आखातातील मस्कत, बसरा, होरमूज, इ. अनेक बंदरांशी मुंबईचा व्यापार चालत असे. कच्चे रेशीम, लोकर, कोरडी फळे, गुलाबपाणी आणि अनेक उत्पादनांचा व्यापार मुंबईतून होत असे. पर्शियन आखातातील देशांतून सोने, कॉफी, औषधे आणि मद्य इ. व्यापारी मालाचा पुरवठा मुंबईला करीत असत. मुंबईतून अनेक जहाजे दरवर्षी कापूस आणि सोने, चांदी घेऊन चीनला जात असत व तेथून येताना चहा, साखर, कच्चे रेशीम, नानकिन प्रकाराचे कापड व विविध प्रकारचे दागिने व उपयुक्त वस्तू तेथून मुंबईला आणत असत. जावा, मलाया, सुमात्रा आणि पूर्वेकडील बेटांतून साखर, सुगंधी द्रव्ये, वेलबुटटीचे कापड, हस्तीदंत, मलमल, विविध प्रकारचे माती, दालचिनी, सुंठ इ. पदार्थ घेऊन येत असत. मादागास्कर, कोमोरो बेटे, मोझांबिक आणि आफ्रिकेच्या पूर्व किनाऱ्यावरील इतर बंदरातून येणाऱ्या जहाजात प्रामुख्याने हस्तीदंत, गुलाम आणि औषधी द्रव्ये असत. हा मौल्यवान व्यापार मुंबईत स्थायिक झालेल्या एतद्देशीय आणि युरोपियन व्यापाऱ्यांच्या जहाजातून चालत असे. या व्यापाऱ्यांचा आणि ईस्ट इंडिया कंपनीच्या व्यापाराचा कांही संबंध नव्हता. मुंबईतून निर्यात होणाऱ्या प्रमुख वस्तू म्हणजे इंग्लंडमध्ये तयार झालेले लोकरीचे कापड त्याचप्रमाणे तांबे, लोखंड, जस्त आणि इतर युरोपातून आलेल्या वस्तू यांची निर्यात मुंबईतून होत असे. सुरत, भडोच, अहमदाबाद व जंबुसार येथून कापसाची आयात

BARR. ... KHARDEKAR LIBRARY

बोटीतून करण्यात येत असे व त्यानंतर हा कापूस मुंबईतून मद्रास, बंगाल व चीनला पाठविला जात असे. गोवा, दमण आणि युरोपातून आलेले पोर्तुगीज लोक मुंबईशी किरकोळ व्यापार करत असत. पण फ्रेंच, डच कंपन्यांची जहाजे मात्र बऱ्याच वेळेला मुंबईला येत असत.[६]

निर्यात माल

कापूस

कापूस हा एक १८ व्या शतकातील महत्त्वाचा व्यापारी माल होता. १८ व्या शतकाच्या शेवटच्या पावशतकात कापसाचा व्यापार चीनशी फार मोठया प्रमाणात वाढला. प्रत्येक वर्षी अनेक जहाजे चीनला कापूस घेऊन जात होती. हा कापसाचा महत्त्वपूर्ण व्यापार करणारे भारतीय व युरोपियन व्यापारी हे ईस्ट इंडिया कंपनीशी संबंधित नव्हते. ईस्ट इंडिया कंपनी मुंबईहून चीनला जेवढा कापूस निर्यात करीत होती त्यापेक्षा जास्त हिस्सा या व्यापाऱ्यांचा होता.

सन १७६० मध्ये मुंबईहून कँटनला जाणारी मोठी जहाजे फक्त ईस्ट इंडिया कंपनीची होती. पण सन १७८७ मध्ये ४० खाजगी जहाजांनी ६०,००० गासडया कापूस चीनला नेला.

सन १७८९ मध्ये सुरतच्या प्रमुखाने हिशोब केला की, सुमारे ६८,००० गाडया कापूस निर्यात केला गेला. पण फक्त ४५,००० गासडया कापसाचा हिशोब सन १७८७ च्या कंपनीच्या हिशोबात आहे. सन १७९३ मध्ये १४४८ गासडया आणि सन १७९६ मध्ये २००० गासडया कापूस कंपनीकडून पाठविला गेला बाकीचा कापूस खाजगी व्यापाऱ्यांनी पाठविला.

मुंबईतून निर्यात होणारा पश्चिम हिंदुस्थानातील कापूस हा सामान्यपणे सुरतचा कापूस म्हणून ओळखला जात होता. चीनशी असलेल्या व्यापारामुळे सुरत कापसाचा दर १२५ रु. वरुन १८० रु. प्रत्येक खंडी इतका वाढला.[७]

खंडी = १०० वजन hundred weight

मुंबईच्या चीनबरोबर असलेल्या व्यापाराने मुंबई शहरात खूप पैसा आला. मुंबईच्या चीन बरोबरच्या कापसाच्या व्यापारासाठी अवजड गलबतांची आवश्यकता होती. त्यामुळे जहाजांचे केंद्र सुरत वरुन मुंबईत आले की, जेथे मोठी जहाजे बांधली जात होती. कापसाच्या व्यापाराच्या संबंधाने मुंबईची जहाजे चीनला जाऊ लागली की, जी सामान्यतः तांबडया समुद्रात व पर्शियन आखातात जात होती. या व्यापारी संबंधाचा परिणाम असा झाला की, कापसाच्या व्यापाराचे केंद्र सुरतेवरुन मुंबईस आले.

मुंबईहून कच्चा कापूसदेखील इंग्लडंला पाठविला जात होता. इंग्लंडमध्ये छपाई केलेले कापड आयात करावयास बंदी होती. तरी भारतीय सुंदर सुताचा त्यांना कधी कधी मोह होत होता. त्याचे कारण असे की, इंग्रज विणकर अनेक भारतीय विणकरांचे कापड विणताना अनुकरण करीत होते.[८]

ठराविक लांबीचे तयार केलेले कापड विविध योग्यतेचे भडोच, जंबुसार, अहमदाबाद आणि गुजरातमधील अनेक ठिकाणी तयार केले जात होते. हे कापड मुंबईवरुन अरब व पर्शियन आखातात निर्यात केले 'जात होते. हे कापड सामान्यतः रंगीत असे. १८ व्या शतकाच्या कांही काळात हे पश्चिम भारतातील कापड वापरावर इंग्लंडमध्ये बंदी घालण्यात आली होती.

सन १७८७ पर्यंत मुंबईहून आयात होणाऱ्या या ठराविक लांबीच्या तयार कापडावरील जकात वाढविण्यात आली होती. त्यामुळे भारतातील हे ठराविक लांबीचे कापड राहिलेल्या बाकी युरोप, आफ्रिका व अमेरिका मध्ये पाठविण्यात आले. त्याचबरोबर गुलामगिरी नष्ट झाल्याने आफ्रिका, ब्राझिल येथील कापडाची मागणी सुरत, बंगाल व कोरोमंडल येथून एकदम कमी झाली.

मिलबर्न लिहितो - सुरतमधील ठराविक लांबीच्या कापडाची मागणी युरोपमधून कमी झाली कारण इंग्लंडच्या उत्पादनात सुधारणा झाली. त्याचबरोबर गुलागमिरीची पध्दत बंद झाल्याने आफ्रिकेतील बाजारपेठेत या कापडाची मागणी कमी झाली. फ्रेंच व डचाकडूनदेखील लक्षणीय प्रमाणात हे सुरतचे ठराविक लांबीचे कापड युरोपला पाठविले जात होते. सन १७९१ मध्ये फ्रेंच कंपनीने एकूण ४५,६७८ पौंडाचे कापड विकले होते.[९]

१८ व्या शतकाच्या शेवटच्या पाव शतकात भारतीय ठराविक लांबीच्या कापडाची इंग्लंडची मागणी फारच कमी झाली.

सन १७९६-९७ मध्ये भारतातून इंग्लंडला आयात केलेल्या छपाई केलेल्या कापडाची किंमत २७,७६,०८२ पौंड एवढी होती किंवा भारतातून आयात होणाऱ्या छपाई केलेल्या कापडाच्या एकूण किंमतीच्या १/३ होती. सन १७९३-९४ आणि १८०९-१० या १६ वर्षामध्ये भारतातून आयात केलेल्या ठराविक लांबीच्या कापडाची एकूण किंमत २,६१,७१,१२५ पौंड एवढी होती.

वरील आकडे हे स्पष्ट करतात की, भारतीय छपाई केलेल्या कापडाला इंग्लंडमध्ये फारशी मागणी नव्हती. तसेच इंग्लंड व भारत यांच्यातील स्पर्धेत भारतीय कापड कमी पडले.

खालील प्रकारचे कापड मुंबईतून निर्यात केले जात होते.[१०]

अ. नं.	कापड प्रकार	उत्पादन ठिकाण	कापडाचे वर्णन व व्यापार
१	मुंबईचे कापड	मुंबई	सफेद, मध्यम दर्जा
२	बेजुटापाऊट	गुजरात	चौकडा, मध्यम दर्जा
३	शाहू (सॅलोज)	दखखन	पश्चिम आफ्रिका व्यापार सफेद, मध्यम दर्जा, घरगुती वापर, पुर्ननिर्यात व्यापार
४	चिटाचे कापड	गुजरात व दखखन	छपाई केलेले, उत्तम दर्जा, घरगुमी वापराचे, पश्चिम आफ्रिका व वसाहतीतील व्यापार
५	गिनीचे कापड	गुजरात व भारताच्या पश्चिमेकडील किनारा, सुरत	चौकडा, अरुंद कापड, जाडे भरडे, पश्चिम आफ्रिका व वसाहतीतील व्यापार
६	लांब कापड	केरळ किनारा	सफेद, मध्यम दर्जा, छपाई केलेले पुननिर्यात व्यापार
७	लेनॅनीज	गुजरात	अरुंद कापड, उत्तम दर्जा, घरगुती वापर
८	नेगापाऊट	गुजरात	अरुंद कापड, मध्यम दर्जा, पश्चिम आफ्रिका व्यापार
९	सॅलाम पोर्स	केरळ किनारा	मध्यम दर्जा, ठसे छपाई केलेले इंग्लंडमध्ये पुर्ननिर्यात
१०	टपसील	गुजरात	अरुंद कपडा, मध्यम दर्जा, पश्चिम आफ्रिका व्यापार

इंग्रजी कंपनीने मीरीच्या व्यापारात खास रुची दाखविली. बहुतांशी मिरी केरळ आणि कर्नाटकातून मुंबईला आणली जात होती. कारवार हे मिरीचे प्रमुख केंद्र होते. कर्नाटकातून कारवारला मिरी पाठविण्यात येत असे. पश्चिम किनाऱ्यावरील सुमात्राच्या खालोखाल केरळच्या मिरीला किंमत मिळत होती.

कारवार वखारीची अशी अनेक पत्रे आणि कागदपत्रे आहेत की, जी मिरीच्या व्यापारावर प्रकाश टाकतात. ''स्थानिक व्यापाऱ्यांना एक हजार खंडीपेक्षा अधिक मिरी मिळविण्यास सांगण्यात आले व मिरी कारवारपासून मुंबईकडे जाण्या अगोदर त्यांना पैसे देण्याचे वचन देण्यात आले.''[११]

कॅनरा प्रदेशात उत्पादन केलेली मिरी कारवार वखारीकडून जमा केली जाई. ही वखार ईस्ट इंडिया कंपनीने केवळ मिरी जमविण्यासाठी सुरु केली होती. मिरी सोंधा, होनावर प्रदेशातून जमा केली जाई. यावरुन असे दिसून येते की, १८ व्या शतकात इंग्रजांच्या ईस्ट इंडिया कंपनीला मिरीच्या व्यापारात फारसा फायदा मिळत नव्हता. तरीही मिरीचा गलबताच्या भारदस्तपणासाठी (समतोल) उपयोग होता. समतोलाशिवाय गलबतांचे पर्यटन अडचणीचे होते.

१८ व्या शतकाच्या मध्याला (सन १८५४) ईस्ट इंडिया कंपनीच्या संचालकांनी विचार करुन नियंत्रक मंडळाला कळविले की, मिरीच्या केरळमधून होणाऱ्या आयातीत वस्तुतः तोटा होत असला तरी ती जास्तीत जास्त स्वस्त दराने आवश्यक प्रमाणात खरेदी करावी. पश्चिम भारतातून कंपनीचे जहाज मिरीशिवाय जावू नये.

मुंबईहून इंग्लंडला पाठविल्या जाणाऱ्या मिरीला फारशी मागणी नव्हती. सन १७५० व १७६० च्या दशकात केरळ मिरी इंडोनेशियाच्या मिरीपेक्षा कमी दराने

विकण्यात आली. १८ व्या शतकात केरळच्या मिरीची किंमत सुमात्राच्या मिरीपेक्षा अधिक होती. हे रहस्य होते की, पश्चिम किनाऱ्यावर असलेल्या वखारी या त्यांच्या नोकरांच्या खाजगी व्यापारापेक्षा अधिक नफा मिळवित होत्या.[१२] खालील कोष्टक १८ व्या शतकात काळी मिरी मुंबईतून किती प्रमाणात निर्यात झाली ते दर्शविते.

काळया मिरीची मुंबईतून निर्यात

अ. नं.	वर्ष	प्रमाण (पौंड)
१	सन १७५५	२१,७९,८२०
२	सन १७५६	१४,०४,२००
३	सन १७५७	१७,८९,१९५
४	सन १७५८	१४,५३,६८५
५	सन १७५९	१२,६७,२८८
६	सन १७६०	६,५७,२५५
७	सन १७७०-७९	१,८६,०१,६४८
८	सन १७९०-९९	३,२७,२१,०२४

या महत्त्वपूर्ण व्यापारी मालाबरोबरच मुंबईतून साखर, गुळ, कच्चे रेशीम, धान्ये, बिया, गोणपाट, नारळ, वेलदोडे, हत्तीचे सुळे, चंदन, सपनवूड, विविध प्रकारची शिंगे, चिनी वस्तू, काचेच्या वस्तू, दारु, धातू, चांदी, चहा, हिंगुळ, लोकर इ. बाबी जगाच्या विविध भागात निर्यात केल्या जात होत्या.

सन १७९२ ते १८०० या काळात कंपनीने युरोपमध्ये निर्यात केलेल्या वस्तुंच्या किंमतीचा तपशील पुढील प्रमाणे[१३]

कंपनीची युरोपला निर्यात

वर्ष	मूळ किंमत	खर्च	एकूण रुपये
१७९२-९३	८,६३,८६९	९९,०००	९,६२,८६९
१७९३-९४	१७,५१,६३७	८९,०२९	१८,४०,६६६
१७९४-९५	१३,०९,३५५	१,४२,५०४	१४,५१,८५९
१७९५-९६	१५,२९,४३७	१,६२,३८८	१६,९१,८२५
१७९६-९७	१०,२७,३०४	७५,६८७	११,०२,९९१
१७९७-९८	३०,९३,१२५	१,२८,१७८	३२,२१,३०३
१७९८-९९	१०,८८,१११	१,२३,५३१	१२,११,६४२
१७९९-००	२२,५१,९४०	९४,७४८	२३,४६,६८८

आयात व्यापारी माल

भात

शेती उत्पादनातील मुख्यत्वे भात, गहु आणि मसाल्याचे पदार्थ या गोष्टी मुंबईत आयात केलया जात असत. धान्योत्पादनातील मुख्यत्वे भात हा बंगाल व कर्नाटकातून जमा केला जाई. कारवार वखार मुंबईला नियमितपणे भात पाठवित असे. ही वखार कर्नाटकातून भात जमा करीत असे. मंगलोर हे एक कारवार वखारीला भात पुरविणारे महत्त्वाचे केंद्र होते.

भात बंगालमधूनही मुंबईला आयात केला जात होता. जून १७९० मध्ये बंगालने ९७१९ पोती भात मुंबईला पाठविला. त्यावेळी बसरुर भाताला खूप मागणी होती.

मुंबईहून पश्चिम भारताच्या विविध ठिकाणी भात पाठविला जाई. खालील कोष्टक जून १७९० मध्ये भाताची मुंबईतील आयात दर्शविते.

भात आणलेल्या जहाजाचे नांव	अंदाजे वजन			निश्चित वजन			अंदाजे भाताची पोती
	सी.डब्ल्यू.टी.	जी.आर	एल्.बी.	सी.डब्ल्यू.टी.	जी.आर	एल्.बी.	
स्नोब्राहण	३२९४	-	१०	३२९८	३	२३	२२५२
स्नोब्रिटानिया	३०४६	-	-	४२६७	-	३	३०४६
ग्रॅबआयडेरॉस	१७.४	३	२०	१७४७	-	२०	१२००
जेने	-	-		१३७४४	२	२३	३२२१

भाताबरोबरच इतर धान्योत्पादने उदा. गहू, नाचणी, हरभरे इ. देखील मुंबईमध्ये आयात केले जात. पुढील कोष्टक सन १७७४ ते १७८० या काळात मुंबईत आयात केलेली धान्ये दर्शविते.[१४]

इतर मालाची निर्यात

धान्य	सन १७७४		सन १७७५		सन १७७६		सन १७७७		सन १७७८		सन १७७९		सन १७८०	
	खंडी	पंसे	खंडी	पंसे	खंडी	पंसे	खंडी	पंसे	खंडी	पंसे	खंडी	पंसे	खंडी	पंसे
गहू	३४६६	०	१८०४	०२	२८६९	०	२७७४	५	४१६७	४	८०३२	३	१८७९	५
डाळ	१६६६	२	७९२	५	९२६	०	६९८	०	१५७१	०	२०१६	२	६२६	२
मूग	२८२	४	४९२	०	५४१	०	७५७	५	१२८९	३	६६३	१	५७९	३
बाजरी	८१८	४	२०८९	५	३४०	२	५६७	५	९६४	२	९२३	७	४६१	४
मका	-	-	७	२	२३	२	१५	०	२०	५	१६	१	-	-
मसूर	-	-	१८	५	-	-	-	-	-	-	५४	३	१८०	७
चवाळी	३३	२	६८	०	३७	०	२६	०	५९	५	२३	६	२७	४
नागली	४१४	०	३२०	०	४४५	०	१६६	०	१८	०	२८०	३	६१५	४
ज्वारी	३९	०	०	५	१४५	२	७७	२	४२	०	६२	६	६५	०
वाल	९०	२	२३	०	७०	०	७२	५	-	-	१२०	२	१२३	५
तुरी	२९०	४	६०	०	३०३	५	१६०	०	२४८	१	३३६	७	२४७	१
वाटाणा	२१	२	२४	५	३६	२	३१	०	७३	५	१८२	१	२४०	४
मटकी	३१८	०	२३४	०	२१	०	५५	५	१४५	१	२३३	४	१३६	१
बार्ली	४	०	२	१	५	३	७	१	०	४	६	१	०	१

गहू

गव्हाची मुंबईतून निर्यात व आयात होत होती. खाली १ ऑगस्ट १७७६ ते ३१ जुलै १७८१ या काळातील गव्हाच्या आयात निर्यातीचा सारांश आहे.[१५]

कालखंड	आयात खंडी	निर्यात खंडी
१ ऑगस्ट १७७६ ते ३१ जुलै १७७७	२७४४	११५३
१ ऑगस्ट १७७७ ते ३१ जुलै १७७८	४१६७	८७०
१ ऑगस्ट १७७८ ते ३१ जुलै १७७९	८०३२	१८५९
१ ऑगस्ट १७७९ ते ३१ जुलै १७८०	१८७९	३९०
१ ऑगस्ट १७८० ते ३१ जुलै १७८१	६३९२	२८१४

या धान्योत्पादनाशिवाय इतर अनेक व्यापारी माल मुंबईमध्ये युरोप आणि इतर देशातून आयात केला जात होता. युरोपातून आयात केल्या जाणाऱ्या वस्तूत मुख्यतः लोकर व रुंद कापडाचा समावेश असे. या कापडात लाल, लाल पांढरे, पिवळे, हिरवे, फ्रेंच हिरवे, काळे, तलम पांढरे, तलम हिरवे इ. चा समावेश असे.

याशिवाय पुस्तके, वेलदोडे, चिनी मातीची भांडी, कपडे, औषधे, चांदी, कच्चे रेशीम, साखर, गूळ, लाकूड, चहा, बंदुकीची दारु, काचेची भांडी इ. असत.

युरोपमधील कंपनीची आयात

खालील तपशील मालाच्या किंमतीची यादी, ईस्ट इंडिया कंपनीने सन १७९२-९३ ते १७९९-१८०० या काळात आयात केलेलया सोन्याच्या लगडींची

आहे. तसेच या काळात कंपनीला किती रक्कम मिळाली व किती प्रमाणात माल प्रत्येक वर्षाच्या शेवटी कोठारात शिल्लक राहिला हे दर्शविते.[१६]

वर्ष	आयात रक्कम			विक्रीपासून मिळालेली रक्कम (पौंड)	खर्चासह वस्तूंची यादी (पौंड)
१७९२-९३	१,४४,७६२	-	१,४४,७६२	१,०९,३६५	५२,४६७
१७९३-९४	१,३८,८६६	-	१,३८,८६६	१,२५,०९२	८४,३२२
१७९४-९५	६०,१६२	-	६०,१६२	१,१२,०९९	८४,९५८
१७९५-९६	२,२६,३७४	-	२,२६,३७४	९१,१०३	५७,९०३
१७९६-९७	२,१६,८३४	-	२,१६,८३४	९४,४४५	१,२६,११५
१७९७-९८	२,५६,३७७	४२,०४७	२,९८,४२४	२,४२,९३०	१७,९६०
१७९८-९९	२,९१,२९४	५,०४,५६४	७,९५,८५८	१,७६,४९३	१,६०,२६२
१७९९-१८००	२,०३,८८१	१,००,६९७	३,०४,५७८	२,५६,४४४	१,८३,१०४

१८ व्या शतकात मुंबईचा आंतरराष्ट्रीय व्यापारी केंद्र म्हणून उदय झाला. मुंबईचा अनेक देशांशी व्यापारी संबंध होता. मुंबईने इंग्लंड व इतर युरोपिय देशांशी व्यापार केला. भारतात मुंबईचा व्यापार गुजरात, सुरत, केरळ किनारा, कोरोमंडल व बंगालचा किनारा इ. बरोबर होता. तसेच अरब पर्शियन आखाते व चीनशी व्यापारी संबंध होता.

मुंबईचा महाराष्ट्राशी व्यापार

महाराष्ट्राच्या जवळच्या भागात मुंबईचे स्थान असल्यामुळे महाराष्ट्रातील पेशव्यांच्या ताब्यातील प्रदेशाशी त्यांचा व्यापारी संबंध होता.

उच्च दर्जाची साखर, मसाल्याचे पदार्थ, सुंठ इ. इतर देशांतून मुंबईत आयात केले जात आणि महाराष्ट्रातील विविध बाजारपेठात विकली जात.[१७]

गुजरातमधून सुती कापड, धान्योत्पादने, साखर इ. महाराष्ट्रात पाठविली जात तर मिरी व इतर माल इंग्रज व्यापाऱ्यांकडून गुजरात मध्ये पाठविला जाई.

लोखंडाची सफाईदार उत्पादने, तांबे, जस्त इ. मुंबईत मागविली जात व तेथून ती पश्चिम भारताच्या अनेक ठिकाणी पाठविली जात. युरोपियन व्यापाऱ्यांना या देवाण-घेवाणीतून खूप फायदा मिळे. मुंबईमुळे एक समुद्र बंदर म्हणून सुरतेचे महत्त्व लक्षणीयरित्या कमी झाले. सुरतचा खानदेश व नाशिकशी व्यापार चालत होता.

महाराष्ट्राच्या प्रदेशातून मुंबई बंदरात मसाल्याचे पदार्थ, रेशीम, औषधे, तंबाखू आणि भांग इ. माल पाठविला जाई. सन १७७३-७४ मध्ये मुंबईला महाराष्ट्रातून ४,८४,८५३ रु. चा विक्रीचा माल मिळाला व पुढील १२ वर्षाच्या काळात तो व्यापार दुप्पटीने वाढला.[१८]

इराण, इराक आणि अफगाणिस्तानसारख्या पश्चिम आणि पूर्व आशियायी राष्ट्रातून महाराष्ट्रात विविध व्यापारी माल आयात केला जात होता. त्यात तंबाखू, मसाल्याचे पदार्थ व साखरेचा समावेश होता. गुजरातमध्ये मोठया प्रमाणात तंबाखूचे उत्पादन होत होते. तरी बगदाद वरुन तंबाखू आयात केली जात होती. कारण गुजरातमधील तंबाखूला मराठा सरदारांकडून त्यावेळी मागणी नव्हती. त्यावेळी मराठा प्रदेशात केवळ मराठा सरदारच तंबाखूचे ग्राहक होते. चीन हे रेशीम उत्पादनाचे केंद्र होते. तेथून रेशीम मागविले जाई. हा माल प्रथम मुंबईत आणला जाई

व तेथून मराठयांच्या प्रदेशात पाठविला जाई. युरोपातून मागविल्या जाणाऱ्या मालात विविध धातू, मेणबत्या, सुऱ्या, हस्तीदंत आणि कापडाचा समावेश असे.

इंग्रज व मराठा यांच्यातील पहिल्या युध्दाने त्या प्रदेशातील व्यापारावर खूपच परिणाम झाला. मुंबई हे व्यापारी केंद्र अनेक वस्तू मराठा प्रदेशात पाठवित होते आणि मराठा प्रदेशही व्यापारी माल मुंबईस पाठवित होता.

मुंबईतील दलालांची कार्यालये

१८ व्या शतकात मुंबईच्या व्यापारातील धोके लक्षणीय होते. व्यापारातील चुकीची सूचना मिळणे, किंमती एकदम वाढणे किंवा समुद्रात व्यापारी माल गहाळ होणे हे व्यापारातील महत्त्वाचे धोके होते. त्यामुळे या संदर्भातील वैयक्तिक प्रयत्नांना फारसा वाव नव्हता. अर्थातच दलालांच्या कार्यालयांनी किंवा पेढयांनी मुंबईतील व्यापाराच्या संदर्भात महत्त्वपूर्ण भूमिका पार पाडली. सन १७८० मध्ये ज्या पारशी व्यावसायिकांनी सुरतेहून मुंबईस स्थलांतर केले त्यांच्या हे लक्षात आले की, व्यापाराचे केंद्र मुंबई बनले आहे. मुंबईत युरोपियनांच्या ५ व्यापारी पेढया होत्या. उदा. बुसे, फॉसेट आणि कंपनी, फोर्बस आणि कंपनी, शॉटन आणि कंपनी, जॉन लेकी आणि एस्. बीयुफोट इ.

दलाल व्यवसायात जास्त फायदा झाला नाही पण या पेढयांना निश्चितपणे फायदेशीर ठरलेल्या स्वतःच्या मालकीच्या जहाजातून मालाची ने आण करण्याचा आनंद उपभोगता आला.[१९]

मुंबईचा व्यापार वाढला व व्यावसायिक गुंतागुंतीचा बनला. नैसर्गिकपणे कंपनीच्या प्रशासकीय नोकरांनी आपली रक्कम ६ टक्के व्याजाने या पेढयांमध्ये गुंतवली व दलालांनी दूरदर्शीपणे ती रक्कम व्यवसायात गुंतवली. व्यवसाय ही विविध

लहान व्यापारी उलाढालीतून कमिशन व नफा मिळविण्याची बाब बनली. त्यासाठी कौशल्य, ज्ञान, आशियातील व्यावसायिक राजधान्यांशी विस्तृत संबंध यांची आवश्यकता होती.[२०]

सन १७८० मध्ये जेंव्हा व्यापारी क्रांती झाली तेंव्हा पश्चिम भारताच्या व्यापाराची चावी या युरोपियन व्यापाऱ्यांना मिळाली व या व्यापारी पेढयांची ताकत खूपच वाढली. या मुंबईच्या व्यापारी पेढयांनी चीनशी व्यापार करण्यासाठी जहाज बांधणीत आपले भांडवल गुंतविले व त्यामुळे मुंबईच्या मोठेपणाचा पाया घातला गेला.[२१]

अशा प्रकारे मुंबईतील दलाल कार्यालयांना समृध्दी व संपत्ती मिळाली की,जिच्यामुळे त्यांना लंडन व मुंबई सरकारातील राजकीय सत्ता प्राप्त झाल्या. या व्यापारी पेढया मुंबई सरकारला आर्थिक मदत करण्याचे काम करीत असत. सन १८०२ व १८०४ मधील इंग्रजांच्या मराठा युध्दात इंग्रजांना या फोर्बस् व बुसे, फॉसेट आणि कंपनी यांच्या पाठिंब्याशिवाय सैन्य उभारता आले नाही.[२२]

जकात

मुंबईतील व्यापार वाढावा अशी ईस्ट इंडिया कंपनीची इच्छा असल्यामुळे त्यांनी वेळोवेळी जकातीचे दर कमी करुन व्यापाऱ्यांना उत्तेजन दिले. लोणी, तेल, भात आणि गव्हावरील जकात काढून टाकण्यात आली.

आयात मालावरील जकातीचे दर

१.	भारतीय तंबाखू	९ टक्के
२.	घोडी	९ टक्के
३.	साबण	९ टक्के
४.	कच्चे लोखंड	९ टक्के
५.	अफू	९ टक्के

लाकूड, धान्ये, जवाहिर इ. विना जकात आयात केले जात होते. पुढील कांही खास मालावर खास निर्यात जकात लावली जात होती. उदा.

१.	लाकूड	५ टक्के
२.	धान्य	५ टक्के
३.	मीठ	२० टक्के
४.	नारळ	९ टक्के
५.	मुंबईत तयार झालेले कापड	२, १/२ टक्के
६.	मासळी	९ टक्के

जकातीच्या सर्व प्रकारच्या मालावर १/२ टक्का जादा जकात जकातीच्या इमारतीच्या बांधकामासाठी आकारण्यात आली.

सर्व मालाचे वजन-मापन या जकात ठिकाणावर करण्यात येई आणि मालाच्या सर्वसाधारण एकूण किंमतीच्या १/४ टक्के जकात वर्गणी घेण्यात येई.

१८ व्या शतकाच्या मध्यात कांही व्यापारी जंबुसार येथे कापूस खरेदी करीत होते ते सुरत येथे कापसावर जकात देत नव्हते. पण तो कापूस मुंबईला निर्यातीसाठी पाठवित होते. हे थांबविण्यासाठी सरकारने सन १७६५ मध्ये आदेश दिला की, उत्तरेकडून येणाऱ्या सर्व मालावर नेहमीची जकात दिली जावी. तशी जकात त्यांनी सुरत येथे दिल्याचे प्रमाणपत्र आणावे. तसेच मुंबई सरकारने सर्व प्रकारच्या मालावर जकात लादण्याचा कायदा केला.

सन १७७८-७९ च्या शेवटच्या १९ वर्षात मुंबईतील जमा झालेली जकात ही १,५७,००० रु. सन १७६१-६२ आणि १७७७-७८ - ३,२५,००० रु. आणि पहिल्या १० वर्षातील सरासरी २,०१,००० रु. होती व शेवटच्या ९ वर्षातील सरासरी २,८४,००० एवढी होती. जकातीचा कायदा सन १७९९ मध्ये करण्यात आला.[२३]

नाणी

मुंबईतील व्यापारी हिशोब रुपये व त्याच्या १/४ मध्ये ठेवीत. मोहर हे मुघलांचे सुवर्ण नाणे होते. रुपया हे चांदीचे नाणे होते. त्याचे विभाजन आणे, पावली असे होते.

खाली मुंबईतील नाण्यांची यादी आहे.

३.१/८ पैसे १ आणा १२ १/२ पैसे ४ आणे - पाव रुपाया

२५ पैसे, आठ आणे - अर्धा रुपाया

५० पैसे अगर १६ आणे - १ रुपाया

५ रुपये - १ पंचीया

३ पंचीया किंवा १५ रुपये - १ सुवर्ण मोहर

मुघल सत्तेखालील सुरत प्रमाणेच मुंबईत नाणी चालू होती. त्यांचे वजन १७८.३१४ ग्रेन (६५/१०० ग्रॅम) होते. सन १८०० मध्ये सुरत व मुंबईतील रुपयाचे वजन थोडेसे वाढले. सन १८०० मध्ये सुरत, मुंबईतील चांदीच्या रुपयाचे वजन १७९ ग्रेन एवढे झाले.[२४]

मुंबई जहाज बांधणीचे केंद्र

मुंबईतील कोळयांचा 'माझगांवची मुले' असा उल्लेख केला जाई. त्यांना सुतारकामाचे व करवत काम करण्याचे सन १७५७ मध्ये प्रशिक्षण देण्यात आले. आणित्यांना छोटया गोदामावर सुतार कामाचे शिकाऊ उमेदवार म्हणून पाठविण्याचा आदेश दिला पण त्यांनी खूप त्रास दिला व हे काम सोडून दिले. शेवटी सन १७६५ मध्ये त्यांच्या जागेवर मादागास्कर येथील गुलाम मुलांना कामास ठेवण्यात आले.[२५]

मुंबईमध्ये बांधली जाणारी जहाजे फक्त मजबूतच नव्हती तर ती युरोपमध्ये कुठेही तयार होणाऱ्या जहाजाइतकी सुंदर होती॰ त्यासाठी वापरल्या जाणाऱ्या फळया ज्या लाकडापासून तयार केलेल्या असत ते ५० ते ६० वर्षे टिकत असे. याचा पुरावा म्हणून 'मुंबई' नावाचे २४ तोफा असलेले जहाज ६० वर्षापून अधिक काळ चांगल्या अवस्थेत होते. वैशिष्टयपूर्ण असे लाकूड मुंबईच्या उत्तरेत उपलब्ध होत होते. त्याला साग हे नाव होते व ते अत्यंत वाईट हवामानातही खूप दिवस टिके.[२६]

खालील आकडे मुंबईत सन १७५५ ते १७९५ या काळात किती जहाजे बांधली गेली ते दर्शवितात.[२७]

१० वर्षे कालावधी	**बांधलेली जहाजे**
सन १७५५	१०
सन १७६५	०२
सन १७७५	१७
सन १७८५	१४
सन १७९५	२२

मुंबईची मालमत्ता

सन १८१२ मध्ये मुंबईची एकूण मालमत्ता १,३२,६०,००० इतकी होती. इंग्रजी लोकांच्या राज्यसत्तेचा पाया या खंडात प्रथम मुंबईमध्ये घातला गेला आणि पुष्कळ काळपर्यंत मुंबई हीच त्यांची मुख्य राजधानी होती. मग मद्रास व बंगाल हस्तगत झाल्यावर मुख्य राजधानी कलकत्ता करुन मुंबई ही त्या खालोखाल गेली. या सर्व बाबींचे मुख्य कारण म्हणजे सुरतेची वखार व मुंबई बेटाचा राज्याधिकार होय. शिवाय या शहराच्या विकासाचे कारण म्हणजे इंग्रज लोकांचा अलौकिक उद्योग, अतर्क्यधूर्तपणा व स्त्युत्य व्यवहार दक्षता ही त्याच्या वैभवास कारणीभूत झाली.[२८]

लोकसंख्या

सन १७६४ च्या सुमारास मुंबईची लोकसंख्या १ लाख ६० हजार होती. जेंव्हा सरकारने १७८० साली एक चौकशी कमिटी नेमून लोकसंख्येचा आढावा घेतला

त्यावेळी एकूण लोकसंख्या ४१ हजार १७० होती. त्यापैकी १३,७२६ लोक हे माहिममध्ये रहावयास होते. त्यापैकी निरनिराळया धंदयातील लोकांची यादी पुढीलप्रमाणे -

अ. नं.	जात	पुरुष	स्त्रिया	मुले	गुलाम	एकूण
१	ऋग्वेदी ब्राम्हण	४०	४२	४६	१९	१४७
२	पळसे ब्राम्हण	६०	६७	४९	१३	१८९
३	गुजराथी ब्राम्हण	७२	४२	३१	-	१४५
४	शेणवी ब्राम्हण	१४०	१७५	९४	-	४०९
५	परब	३८०	४३६	२०२	१०१	११९९
६	सोनार	३१६	२२४	४८	-	५८८
७	वाणी	७२२	५२२	२५५	-	१४९९
८	तांबट	१४५	१६०	६८	१९	३९२
९	कोष्टी	१५१	१७२	९०	२२	४३५
१०	भन्साळी	१०४	१०९	९८	-	३११
११	सुतार	१२५	१६८	७१	०७	३७१
१२	पंचकळसी	४०४	५६०	१४०	-	११८४
१३	चौकळसी	८६	१०४	३८	-	२२८
१४	भाटिया	१०८	७४	८४	-	२६६
१५	पारशी	१५८३	१३०८	१९६	-	३०८७
१६	लोहार	४८	५३	३४	-	१३५
१७	भंडारी	६७७	८२०	३५७	-	१८५४
१८	शिंपी	२८८	२३४	१८४	-	६५४
१९	मिठाईवाला	९	७	२	-	१८
२०	तेलरा-कुणबी	४५	६१	२४	-	१३०
२१	कुणबी	५०	६७	२७	-	१४४
२२	कीलमे कुणबी	१९	२२	१७	-	५८

२३	सुरत कुणबी	२२	१०	०७	-	३९
२४	कात काम करणारे	३८	४०	१९	-	९७
२५	चटई करणार	५१	४५	१६	-	११२
२६	सुरतचे ताडीया	१७	०९	०४	-	३०
२७	मुसलमान	३०३५	३९५३	१३४७	-	८३३५
२८	तेली	११५	७८	६७	-	१०२
२९	गोलाज	३६	३५	३१	-	१५०
३०	कुंभार	६२	५१	३७	-	१४९
३१	परब्ध	८८	४१	२०	-	१४९
३२	ख्रिश्चन	-	-	-	-	१४५
३३	चांभार	६३	५७	२५	-	१४५
३४	परीट	-	-	-	-	३५६
३५	मुंबईचे ताडीया	१३	११	०८	-	३२

सन १८१३ मधील जनगणनेनुसार मुंबई किल्ल्यात पुढील संख्या होती.

अ. नं.	नांव	संख्या
१	इंग्रज	५४६४
२	पोर्तुगीज	१४७
३	मुसलमान	७७५
४	हिंदू	४०६१
५	इतर	१०५

या किल्ल्याच्या तटबंदीच्या आत इंग्रजांनी आपल्या रक्षणासाठी व गरजेसाठी वरील लोकांना आश्रय दिला होता.[३०]

छापखाना

सन १७६५ मध्ये इंग्रजांनी स्वतः टाईप करण्याचे कसब साध्य करण्याचे उद्योग मांडले आणि मोठया प्रयत्नाने साचे तयार करुन ते ओतविण्याचा कारखाना सुरु केला आणि सर्व प्रकारची अक्षरे तयार करुन टंकलेखनाचा छापखाना सुरु केला. ग्रंथ छापण्यास सुरुवात झाल्यापासून पारशी लोकांत विद्येची अभिरुची तयार झाली.[३१]

दारु कारखाना

हा कारखाना सन १७९० मध्ये माजगावात सुरु करण्यात आला. या कारखान्यात प्रतिदिवशी १००-१५० लोक काम करीत व सरकारास दरमहा १० ते १५ हजार रु. उत्पन्न मिळत असे.[३२]

१८ व्या शतकात मुंबईने उद्योग व्यापारात लक्षणीय काम केले व आजही करीत आहे. सन १७६५ पासून या केंद्रातून विविध प्रकारचा व्यापारी माल मोठया प्रमाणात आयात व निर्यात केला जात होता. सुरतचे महत्त्व कमी झाले व ती जागा मुंबईने घेतली. बंगाल व कर्नाटकच्या प्रदेशातून या ठिकाणी भात पाठविला जात होता. कापूस व कापसाचे साहित्य गुजरातमधून मुंबईला जात होते व नंतर तेथून युरोपिय देश व चीनमध्ये पाठविले जात होते. मिरी कारवारहून येथे पाठविली जात होती व नंतर युरोपमध्ये निर्यात केली जात होती. महाराष्ट्रातून लाकूड आणि रेशीम मुंबईला आणले जात होते. अन्नधान्य व विविध प्रकारचे धातू महाराष्ट्रात पाठविले जात होते. त्या दिवसात जमीनीवरुन माल पाठविणे कमी महत्त्वाचे होते. कारण अशा प्रकारच्या वाहतुकीत अनेक धोके होते. म्हणून व्यापारी माल समुद्रमार्गे पाठविला जात असे. त्यामुळे १८ व्या शतकात मुंबई जहाज बांधणीचे केंद्र बनले. विविध देशातून अनेक

व्यापारी मुंबई या शहरात आले. त्यांनी व्यापार केला अशा प्रकारे १८ व्या शतकात मुंबई हे व्यापाराचे महत्त्वपूर्ण केंद्र बनले.

कोकणातील इतर व्यापारी बंदरे व शहरे

भारतातील शहरे गुणवैशिष्टयांने अनौद्योगिक होती. ती प्रथमतः धार्मिक व तीर्थक्षेत्राची केंद्रे होती. उदा. बनारस, पुरी, अलाहाबाद, इ. दुसरे म्हणजे ती राजकीय केंद्रे होती. उदा. पुणे, तंजावर इ. आणि तिसरे म्हणजे सुरत व आग्रा सारखी व्यापारी केंद्रे होती. दुसऱ्या प्रकारची शहरे ही सर्वसामान्य होती. या ठिकाणी ग्रामीण हस्तोद्योग मुख्यत्वे करुन आढळत असे. ते मुख्यत्वेकरुन चैनीच्या व कौशल्यपूर्ण वस्तू बनवित. स्थानिक पातळीवरुन त्याला मोठी मागणी होती. तसेच मोठया प्रमाणात निर्यातही केला जात होता. या गोष्टींच्या वाढीचा मुख्य आधार हा स्थानिक प्रमुख व त्याचा दरबार यांच्या आश्रयावर अवलंबून असे.

१८ व्या शतकात पश्चिम भारतात अनेक व्यापारी केंद्रे होती. या केंद्रांनी परराष्ट्रीय व्यापारासाठी संबंध निर्माण करण्यात महत्त्वाची भूमिका पार पाडली. कोकणातील प्रमुख व्यापारी केंद्रे पुढीलप्रमाणे होती.

१. कल्याण

सन १६८९ मध्ये मुघलांनी महाराष्ट्रातील कल्याण जिंकले. आता ते रेल्वे वाहतुकीचे मोठे केंद्र बनले आहे. सन १७१९ मध्ये पेशवा बाळाजी विश्वनाथाने कल्याण पुन्हा ताब्यात घेऊन तेथे मराठयांची सत्ता स्थापन केली आणि रामचंद्र महादेव चासकर यास या प्रदेशाचे सुभेदार नेमले.[३३] एप्रिल १७८० मध्ये इंग्रजांनी कल्याण काबीज करण्यासाठी स्वारी केली. एप्रिल महिन्यात इंग्रजांनी पारसिक आणि बेलापूर ही

कल्याण जवळील महत्त्वपूर्ण ठिकाणे जिंकली व १० मे १७८० रोजी तेथे प्रवेश मिळविला..[३४]

लोखंड, शिसे, पत्रा, पोलाद, तांबे यासारखे कांही धातू व पोर्तूगीज कागद मुंबईवरुन कल्याणला पाठविले जात होते.[३५] कल्याण इंग्रजांनी सन १७८० मध्ये जिंकले. इंग्रजांची कल्याणमध्ये व्यापार वाढविण्याची इच्छा होती.[३६] व्यापारी मुंबईतून माल आणून कल्याणमध्ये विकत होते. ते मुंबईत जकात देत होते व पुन्हा कल्याणमध्ये त्यांना जकात दयावी लागत होती. सन १७८१ मध्ये व्यापाराला प्रोत्साहन देण्यासाठी कल्याणच्या इंग्रज अधिकाऱ्याने व्यापारी मालावरील जकात रद्द करण्याचे समर्थन केले. कल्याण दैनंदिनीत उल्लेख आहे की,

"या उद्देश्याच्या पूर्तीसाठी आपण बंदर व प्रवेशद्वार या ठिकाणी दयावी लागणारी जकात बंद करण्याचा आपण विचार करावा. यामुळे व्यापारी, दुकानदार, हस्तोद्योग करणाऱ्या लोकांना गावात स्थायिक होण्यास प्रोत्साहन मिळेल. त्यामुळे मीठ व धान्याच्या व्यापाराला प्रोत्साहन मिळेल. फक्त आयात मालावर जकात घेतली तर पुरेशी होईल हे थोडया कालावधीसाठी करावे.[३७]

जी हॉरस्ले (Horsley) या कल्याणच्या अधिकाऱ्याची विनंती मुंबई सरकारने स्विकारली आणि व्यापारी मालावरील जकात रद्द केली. मात्र ही सवलत इंग्रज सैन्य कल्याणमध्ये होते तोपर्यंतच थोडया काळासाठी देण्यात आली. या सवलतीचे आदेश जून १७८१ मध्ये देण्यात आले.

इंग्रज कंपनीची स्वतःच्या मालकीची गांजाची व भांगाची शेती कल्याणमध्ये होती. सन्माननीय कंपनीच्या ताब्यातील ही शेते सन १७८१ मध्ये मोठया दराने

४ महिन्यासाठी मोठया दलालांना विकण्यात आली. उदा. ॲरेक शेत दोराब फुरडुंजी याला दरमहा ३६० रु. दराने व मुडुम लुसीयन यास गांजा व भांगेची शेते महिना रु. ११-२-६६ या दराने देण्यात आली.[३८]

मराठयाच्यां सत्तेखाली मराठयांची कल्याणमध्ये टांकसाळ होती. मुंबई सरकारने ती टांकसाळ ताब्यात घेतली व तेथे कंपनीचे चलन तयार करण्यासाठी तांबे पाठविले.[३९]

यावरुन असे दिसून येते की, शिसे व बंदुकीची दारु कल्याणमध्ये विक्रीसाठी उपलब्ध होती.[४०]

कल्याण येथे पाच ठिकाणी जकात घेतली जात होती. ती ठिकाणे म्हणजे कल्याण, भिवंडी, वर्जेश्वरी, पनवेल व पेण. मराठयांनी जकात घरे (ठिकाणे) त्या ठिकाणी स्थापन केली होती. सन १७८१ मध्ये कल्याणमध्ये एकूण जकात २,५०,००० रु. जमा झाली.[४१]

२. बाणकोट

बाणकोट मुंबईजवळ होते. येथील व्यापार लहान प्रमाणात होता. पण सरकारला येथून दरवर्षी १२,००० रु. विक्रीकर मिळत होता.[४२] येथून नारळ, खाऊची पाने, लहान मासे व माशांचे पंख हा माल येथून निर्यात होत होता.[४३] अरब व्यापारी तांबडया समुद्रातून व पर्शियन आखातातून अनेक व्यापारी माल बाणकोटला आणत होते. पण नंतर १८ व्या शतकाच्या उत्तरार्धात उत्तर कोकणात गोंधळाची व बेशिस्तीची परिस्थिती निर्माण झाली. नैसर्गिकरित्या याचा परिणाम बाणकोटवर झाला. २२ जुलै

१७५५ रोजी मुंबई फॅक्टरीने संचालकांना पाठविलेले पत्र बाणकोटचे व्यापारासाठीचे महत्त्व स्पष्ट होते.

''प्रत्येक दिवशी मराठी सत्ता प्रबळ होत आहे. त्यामुळे येथील व्यापारी उलाढाली चालविण्यात खूप श्रम पडत आहेत. शिंगाच्या प्राण्याचा पुरवठा आपल्या आरमाराला सिद्दीच्या प्रदेशातून होतो. त्याचे मुख्य केंद्र बाणकोट आहे की, जेथून आपणास नेहमी पुरवठा होतो.''[४४]

सन १७५६ मध्ये इंग्रजांनी बाणकोट ताब्यात घेतले व त्याचे पोर्ट व्हिक्टोरिया हे नांव ठेवले. विल्यम प्राईस याला बाणकोटचा प्रमुख नेमण्यात येवून कंपनीसाठी या हस्तगत केलेल्या भागात कंपनीसाठी विशेष हक्क मराठयांपासून मिळविण्याची सूचना दिली. एप्रिल १७५६ मध्ये विल्यम प्रास याला रामजीपंत या पेशव्याच्या मराठा सरदाराबरोबर मैत्रीचा तह करण्यात यश मिळाले की, ज्यानुसार इंग्रजांना बाणकोटजवळील ५ गांवे मिळाली व तेथे मुक्त व्यापार करण्याचा अधिकार इंग्रजांना मिळाला. या महत्त्वाच्या कराराची कलमे पुढीलप्रमाणे होती.[४५]

१. बाणकोटच्या नदीतून जाणाऱ्या मालावर फक्त महाडजवळ जकात कर मराठे घेतील. इतर ठिकाणी जकात घेणार नाहीत.

२. मराठयांना त्यांच्या दक्षिणेतील किल्ल्यांच्या वापरासाठी सर्व प्रकारचे धान्य - सुमारे ४०,००० रु. किंमतीचे निर्यात करण्याचा अधिकार असेल. तसेच हे मान्य करण्यात आले की, मराठे पोर्ट व्हिक्टोरियातील जकातीत सूट देण्यात आली. आणि त्याचबरोबर कंपनीला १,५०,०००

रु. चा माल विना जकातीचा निर्यात करण्याचा अधिकार देण्यात आला.

३. नेहमीच्या कराशिवाय नवीन कर इंग्रजी मालावर लावले जाणार नाहीत.

४. मराठयांना छोटे लाकूड, लाकडाचे वासे व मीठ सरकारच्या वापरासाठी जकात न भरता पाठविण्याचे अधिकार देण्यात आले.

५. मराठयांनी राजापूरातील डचांच्या व्यापाराला आळा घालावा.

पुढे मुंबई कंपनीच्या अध्यक्षाने स्पेन्सर आणि बायफिल्ड यांना Gheriah आणि दक्षिणेचे प्रश्न सोडविण्यासाठी पुण्यास पाठविले. मुंबई कंपनीच्या पेशव्याकडे ४ मागण्या होत्या.[४६]

१. डच लोकांना नाना फडणीसाच्या दरबारातून काढून टाकावे.

२. फोर्ट व्हिक्टोरिया इंग्रजांच्या ताब्यात दयावा आणि पोर्ट व्हिक्टोरियातून दरवर्षी पुण्याला आयात होणाऱ्या १,५००० रु. च्या मालावर जकात घेऊ नये.

३. इंग्रजांचा परवाना असल्याखेरीज मराठयांचे कोणतेही जहाज प्रवास करणार नाही.

४. माहीम नदीवरील मच्छीमारीचा ताबा इंग्रजांना मिळावा.

स्पेन्सर आणि बायफिल्ड यांना पेशव्यांशी समझोत्याचा तह करण्यात १२ ऑक्टोबर १७५६ रोजी यश मिळाले. डच आणि पोट व्हिक्टोरियाच्या संदर्भातील

इंग्रजांचे प्रस्ताव मान्य झाले पण माहीम नदीच्या संदर्भातील प्रस्ताव मान्य झाला नाही.[४७]

असे दिसून येते की, मिरी बाणकोटच्या शेजारील प्रदेशात उत्पादित होत होती. मुंबईच्या अध्यक्षाने बाणकोटमधील इंग्रज अधिकाऱ्यांना अशा सूचना दिल्या की, त्यांनी स्थानिक रहिवाशांना मिरीची झाडे पुरेशी लावण्यासाठी उत्तेजन दयावे.[४८]

इंग्रजांनी बाणकोट (पोट व्हिक्टोरिया) येथे व्यापार वाढविण्याचा प्रयत्न केला. व्यापाऱ्यांना खरेदी विक्री करण्याचे व्यवहार ज्यांच्याशी करावयाचे होते त्यांच्याशी ते करण्याचे त्यांना पूर्ण स्वातंत्र्य देण्यात आले. शिवाय त्यांना माल विकावयाचा नसेल तर त्यांना तो कर भरुन इतरत्र नेण्याचे स्वातंत्र्य देण्यात आले.[४९]

३. वसई

मराठयांनी सन १७३९ ला हा प्रदेश जप्त करेपर्यंत तो पोर्तुगीजांच्या ताब्यात होता. मराठयानी वसई येथे येणाऱ्या व्यापाऱ्यांना स्थायिक होण्यासाठी मोफत घरे पुरवून हे बंदर उर्जितावस्थेत आणण्याचा प्रयत्न केला.[५१] सन १७८८ मध्ये वसई मधील व्यापाऱ्यांनी साखर सुरत व मुंबई येथे निर्यात केली. या बंदरातून निर्यात होणाऱ्या इतर व्यापारी मालात भात हा लक्षणीय होता. यावरुन वसईमधील लोक साखरेला चमकदार बनविण्याची कला शिकले नव्हते असे दिसून येते.[५२] सरकारने या बदंराला समृध्दी प्राप्त व्हावी म्हणून मुंबईच्या व इतर ठिकाणच्या व्यापाऱ्यांना मालाच्या आयात निर्यातीवरील विक्रीकर माफ केला.[५३]

४. चेऊल

चौल हे शहर अलिबाग तालुक्यामध्ये मुंबईच्या दक्षिणेला ३० मैलावर कुंडलिक नदीच्या उजव्या किनाऱ्यावर वसलेले आहे. हे शहर चंपावती व रेवती क्षेत्र या नावांनी ओळखले जात होते.

सन १५१५ मध्ये बार्बोसाच्या हें लक्षात आले की, बहामनी राज्याच्या काळात गहू, तांदूळ, ज्वारी, धान्यापासून तयार केलेली दारू, सुंदर मलमलीचे कापड आणि छापील कापडाचे उत्पादन चेऊलमध्ये होत होते व त्यांची निर्यात होत होती. चेऊल बेटापासून थोडे मैल अंतरावर असलेल्या ठिकाणी मोठी बाजारपेठ होती. तेथे प्रशिक्षित बैलांवर पोती लादून माल आणला जाई. एक मनुष्य २० ते ३० बैलांना हाकू शकत असे.[५४] येथून अद्यावत माल, चादरीचे कापड आणि मिरी तांबडया समुद्राकडे व पर्शियन आखातात निर्यात केली जात होती. सन १७१७ मध्ये या बंदरात तोफा, अग्निवर्षाव करणारी हत्यारे, तांबे आणि कापड यांनी भरलेल्या फ्रान्सच्या जहाजांनी प्रवेश केला असे दिसून येते. १८ व्या शतकाच्या ९ व्या दशकात देखील चेऊल हे एक लक्षणीय बंदर होते. मराठयांच्या काळात त्याला पूर्वीचे महत्त्व प्राप्त झाले नाही.[५५]

गूळ, विडयाची पाने, साखर, लसूण, हळद, नारळ, गहू, गवत इ. व्यापारी मालाच्या आयात निर्यातीचा व्यापार या ठिकाणाहून चालत होता. नंतरचा लक्षणीय व्यापार म्हणजे तंबाखूचा व्यापार या बंदरातून चाले. तंबाखूच्या व्यापाराचे हे एक महत्त्वाचे केंद्र होते.[५६]

५. पेण/पनवेल

१८ व्या शतकात पनवेल या बंदराला महत्त्व प्राप्त झाले. दक्षिणेतून विविध प्रकारचा माल पनवेल येथे आणला जाई. त्यामध्ये किराणा माल, भात, कापड, तंबाखू, गूळ आणि मिरचीचा समावेश असे. या शहरात पुष्कळ व्यापारी होते. मीठ आणि सुकी मासळी येथून दक्षिणेत पाठविली जाई.[५७]

कल्याण-भिवंडी प्रांतातील पेण आणि नवेल ही महत्त्वाची बंदरे होती. ती आयात निर्यातीची चांगली केंद्रे होती.[५८]

आयात निर्यातीच्या मालावर विक्रीकर वसूल केला जाई. पेण बंदरातील सर्व आयात मुंबईतून होत होती.[५९]

समुद्रकिनारा व दक्षिण यांच्या वाहतुकीच्या केंद्रस्थानी पणे होते.[६०]

पेणमध्ये जहाजे भाताने भरली जात व मुंबईकडे नेली जात. मुंबई व पुण्याच्यामध्ये पनवेल हे व्यापारी केंद्र होते.[६१] मुंबईच्या उदयाबरोबरच पनवेल बंदराचा उदय झाला. किराणा माल, भात, कापड, तंबाखू, गूळ, मिरची इ. च्या महाराष्ट्रातील अनेक व्यापारी केंद्रावरील व्यापाराचे नियंत्रण पनवेलमधून केले जात असे.

मीठ आणि मासळी घाटाच्या वरील प्रदेशात पाठविण्याची पेण व पनवेल ही चांगली केंद्रे होती.[६२]

६. रोहे

हे एक १८ व्या शतकातील महत्त्वाचे बंदर होते. अनेक प्रकारचा माल या बंदरावरुन निर्यात व आयात केला जात होता. यामध्ये मीठ, नारळ, भात, गूळ, नागली, लाकूड, तेल, तंबाखू आणि कापडाचा समावेश होता. 'सुके खारे मासे' हा एक महत्त्वाचा असा माल होता की, जो या केद्रावरुन निर्यात केला जात होता.[६३]

या ठिकाणी Gadhavlot and Kumbha तसेच इतर ठिकाणी पाठविला जाणारा माल भरण्याचे महत्त्वाचे कार्य केले जात असे.[६४]

जनावरांच्या व्यापाराचेदेखील हे एक चांगले केंद्र होते. येथे विकल्या जाणाऱ्या व विक्रीसाठी येणाऱ्या जनावरांवर जकात घेतली जात असे. येथे विक्रीसाठी आणल्या जाणाऱ्या जनावरांमध्ये घोडे हे मुख्य होते.[६५]

७. राजापूर

सन १३१८ मध्ये अल्लाउद्दीन खिलजीने दक्षिणेमध्ये येण्याचा जो मार्ग खुला केला तो पुन्हा बंद झाला नाही. त्यावेळेपासून दक्षिण कोकणाच्या परिसरातील राजापूर हे एक महत्त्वाचे शहर होते. मराठा आरमाराचा प्रमुख आंग्रे याच्याकडे हे ठिकाण सन १७१३ मध्ये सूपूर्त करण्यात आले.[६६] हॅमिल्टन (सन १६८८ ते १७२३) हा प्रवासी लिहितो की, सुरुवातीला इंग्रज व फ्रेंच यांच्या वखारी या ठिकाणी होत्या. पुढे तो लिहितो की, सन १७२० मध्ये राजापूर ओसाड बनले.[६७]

आंग्रेच्या समर्थ नेतृत्वाखाली हे शहर व्यापारी केंद्र म्हणून सन १७३४-३५ पासून पुन्हा भरभराटीला आले.

जेंव्हा अरबांनी छारापट्टी शाहू या ठिकाणी व्यापार पुन्हा सुरु करण्याची इच्छा व्यक्त केली तेंव्हा त्यांना राजापूर येथे व्यापार सुरु करण्यास परवानगी देण्यात आली. अरब मस्कतवरुन या ठिकाणी घोडी विकण्यासाठी आणीत. हे ठिकाण घोडयांच्या व्यापारासाठी प्रसिध्द बनले. घोडयांच्या व्यापाराचे केंद्र म्हणून राजापूरची प्रसिध्दी चहुकडे झाली. महाराष्ट्राच्या विविध भागातून लोक या ठिकाणी थव्याथव्याने येत. १८ व्या शतकात राजापूरचे अरबी घोडयांचे व्यापारी केंद्र म्हणून महत्त्व मानले गेले.[६८]

राजापूरमध्ये कपडे विणणाऱ्या विणकऱ्यांची संख्या लक्षणीय अशी होती. राजापूर येथे घाऊक व्यापारी व सावकार लोक होते. ते या विणकऱ्यांना अगावू पैसे व कपडयाचे साहित्य देऊन विणकरांकडून मोठया प्रमाणात कापड मिळवून ते कपडयाचा अंतर्गत व परराष्ट्रीय व्यापर करीत. सर्वसामान्यपणे छापील पांढरे कापड येथून मुंबईला निर्यात केले जाई.[६९]

राजापूर मीठाच्या व्यापारासाठीदेखील प्रसिध्द होते. येथून अनेक जहाजातून अनेक ठिकाणी मीठ पाठविले जाई.[७०] त्या दिवसात मीठ महाग होतें.[७१]

इंग्रजांना राजापूर येथे डच व्यापाऱ्यांना कडवा विरोध केला. ऑक्टोबर १७५६ चा मुंबई व मराठे यांच्यातील करार दर्शवितो.

"राजापूर येथे डच व्यापाऱ्यांचा माल भरण्यास व उतरण्यास परवानगी (loaded) असणार नाही. मराठयांनी राजापूरातील डचांच्या व्यापाराला विरोध करावा. (अडथळा आणावा)[७२]

राजापूरच्याजवळ समुद्राच्या मुखापाशी जैतापूर हे बंदर असल्यामुळे राजापूरला सर्व मालाची चढउतार होत असे.

कोकण व्यापार - स्वरुप व समस्या

१८ व्या शतकाच्या सुरुवातीपासून पेशव्यांनी व इतर मराठा सरदारांनी इंग्रजी कारखान्यांना भेट देऊन त्यांच्याकडून गालीचे, झुंबरे, आरसे, हिरे, घडयाळे, दुर्बिणी, इ. आयात केलेल्या वस्तू खरेदी करण्यासाठी मुंबई व पश्चिम किनारपट्टीवरील बंदरात आपले गुमास्ते ठेवले. युरोपियनांनी भारतात आयात केलेल्या व कोकणातील बंदरात विक्रीसाठी ठेवलेल्या मालाला 'बंदरी माल' असे म्हणत. छ. शाहू महाराजांनी मराठा आरमाराचे प्रमुख कान्होजी आंग्रे याच्या गोदामातून उच्च प्रकारच्या तलवारी, चाकू, चैनीच्या वस्तू व पुराणवस्तू असा वैशिष्टयपूर्ण युरोपियन माल खरेदी केला. पुण्याच्या काही स्थानिक लोहारांनी घडयाळे तयार करण्याची कला शिकण्याऐवजी घडयाळे दुरुस्त करण्याची कला शिकून घेतली.

व्यापार मक्तेदारी व सरकार

पेशवा सरकारने नारळ, मीठ, मासे, तूप इ.सारख्या वस्तूंच्या खरेदी-विक्रीसाठी कोकणातील निरनिराळया विभागासाठी मक्तेदारी व्यापार परवाना दिलेला होता. दिलेल्या विभागाला विशिष्ट वस्तूसाठीही परवाना खोतांना अधिकार स्वरुप दिलेले होते. उदा. १७४४-४५ सालासाठी उमर दवील व अब्दुल कादिर यांची नावे नारळ उत्पादकाकडून घेणे व प्रांत वसईच्या ट्राफ आगशी येथे विकणे यासाठी मोनोपॉली लायसन्स (मक्तेदारी परवाना) काढली होती. हा मक्ता १५०१ रुपयास दिला होता.[७३] दुसरे एक उदाहरण घेता येऊ शकेल ते म्हणजे तुपाच्या खोतीचा परवाना राजापुरच्या प्रांत येथे १७४८-४९ मध्ये नारो हरी याच्या नावे काढला होता.[७४] मीठ तयार करुन विकण्यासाठी तसेच मासेमारी करुन मासे विकण्यासाठी मोनोपॉली ट्रेड लायसन्स दिली गेली होती.[७५] तंबाखूच्या व्यापारासाठी परवाना वैयक्तिक न विकता फक्त व्यापाऱ्यांनाच

विकण्याचे बंधन होते. १७४२-४३ सालचे रेवदंड विभागासाठी तंबाखूचे व्यापार परवाना महादजी अनंत हवालदारला दिले होते.[७६] परंतु तंबाखू ५ रु. १० आणे प्रति पौड या निश्चित दराने व्यापाऱ्यांना विकण्याची अट होती. ज्या खेडयात दुकाने नाहीत अशा ठिकाणी नियमानुसार अर्धा, एक किंवा दोन पौंड तंबाखू वैयक्तिक उपभोक्त्यांना विकता येत असे.

महाराष्ट्रातील इतर भागांप्रमाणे कोकणातही मराठा सरकार बाजारातून थेट खरेदी करणे, शेती उत्पादनाच्या स्वरुपात महसूल गोळा करणे, वस्तूरुपात वसूली करणे, सरकारी किरकोळ विक्रीची दुकाने उघडणे, विक्रीयोग्य मालाची वाहतूक करणे इ. विविध प्रकारे व्यापारी धंदयामध्ये गुंतले होते. पुढील वर्षी अंदाजे प्रादेशिक महसूल गोळा करणारे आयुक्त त्यांना कमवीसदार म्हणत. सरकारला मिळणारे आगावू महसूल, वतनदारीच्या हक्काची पध्दत, सरकारी दुकानांची संख्या इ. सर्वांचा समावेश होत होता. मराठा सरकारच्या अंदाजपत्रकीय कागदपत्रात 'ऐनजिनसी' या स्वतंत्र शीर्षकाखाली मालाचा हिशोब दाखवला जात असे. उपलबध असलेल्या ऐनजिनसी हिशोबावरुन असे दिसून येते की, मराठा सरकार कापड व कपडे, दैनंदिन वापराच्या वस्तू, धान्ये, अन्नपदार्थ, शस्त्रे, बोटी, जहाजे, गुलाम, पशुपक्षी इ. चा व्यापार करीत असे. १८ व्या शतकात भात जमीनीतून सर्वसाधारणपणे एका बिघ्यात १० पौंड भात मराठा सरकार गोळा करीत असे. अशा रीतीने हजारो खंडी भात कोकणातील विविध भागातून गोळा केली जाई. अशा रीतीने जमा झालेल्या भातापैकी काही भाताचा हिस्सा सरकार स्वतःच्या वापरासाठी ठेऊन घेई. उरलेल्या हिश्श्याला फरोख्त म्हणतात. फरोख्त या पर्शियन शब्दाचा अर्थ विक्रीयोग्य असा आहे. म्हणजेच उरलेल्या हिश्श्यांची विक्री घाऊक स्वरुपात होत होती. अनेक व्यापारी कोकणातील फरोख्त भारत

सरकारकडून घेत. हे भात भांडयामध्ये साठवित असत आणि सहयाद्रीच्या जवळच्या मार्गावरुन देशी भागात आणि मुंबईला विक्रीसाठी पाठवित.

सरकारी दुकानातून विविध प्रकारचे कापड, रेशीम, तांदूळ, अशा अनेक वस्तू विकल्या जात. काही दुकानातून सावकारीचाही व्यवसाय केला जात असे असे दिसते. सरकारी दुकानांना जकातसारखे कर माफ होत. एवढेच नव्हेतर सुरक्षित मालाची व्यवस्था यासारख्या अनेक सवतली त्यांना होत्या.[७७]

सहयाद्रीच्या पलीकडील व्यापार

कोकणातील अनेक बंदरे फक्त अंतर्गत व्यापार केंद्रे होती. ती आंतररष्ट्रीय व्यापाराची केंद्रे नव्हती. परंतु पेरिप्लसच्या लेखकाने असे नमूद केले की, पहिल्या शतकात पश्चिमेकडील देशातून भारताच्या पश्चिम किनाऱ्यावर येणाऱ्या मालापैकी काही माल अंतर्गत भागातही नेला जात असे. महाराष्ट्रात सहयाद्रीच्या रांगा पश्चिम किनारपट्टीला जवळ व समांतर असल्याने महाराष्ट्रातील अंतर्गत भाग व पश्चिम किनाऱ्यावर असणाऱ्या व्यापारी केंद्राना तो एक अडथळा होता.

सहयाद्रीतून देशावर जाणारे काही घाटरस्ते फार प्राचीन काळापासून व्यापारी वापरात होते असे दिसते. इ. स. च्या सुरुवातीच्या काळी शतकात महाराष्ट्रातील कन्हेरी, नाशिक, बेडसा, भाजे, कार्ले, कोंडणे, घारापुरी व कल्याण अशा अनेक ठिकाणी प्रचंड खर्च करुन अनेक गुंफा खोदल्या. ही सर्व ठिकाणे प्राचीन व्यापारी मार्गावर होती. जे आज थळघाट, नाणेघाट, बोरघाट इ. मधून प्रसिध्द आहेत.

श्री एस्. एन्. जोशींनी आपल्या 'महाराष्ट्रातील घाट'[७८] या ऐतिहासिक ग्रंथात १८ व्या शतकात वापरले जाणारे १६१ घाटांचा उल्लेख केला आहे. ज्यातील १२५

घाट सहयाद्रीतून जाऊन किनारपट्टीचा भाग व देश यांना जोडत असत. अर्थात सर्वच मार्ग बैलगाडी किंवा पशुद्धारे वाहतुकीला योग्य नव्हते. काही घाट अत्यंत अरुंद व उतरते होते. त्याचा वापर केवळ पायवाट म्हणून केला जाई. जिथे वाहतुकीचे प्राणीसुध्दा जाऊ शकत नसत तेथे माणसे आपल्या डोक्यावर ओझे घेऊन वाहतूक करीत.

प्रत्येक घाटाच्या देखभालीसाठी मराठा सरकारने जे अधिकारी नेमले होते त्यांना घाटपांडे म्हणत. घाटपांडेला मोघवे, पानसरे, पथकदार, बिडवई असे अधिकारी मदत करत. बिडवाई हा बाजार अधिकारी होता. बाजारात राहिलेल्या व्यापाऱ्यांना संरक्षण देणे हे त्यांचे काम होते. पथकदार व पानसरे आपल्या हाताखाली असलेल्या सैन्याच्या मदतीने घाटातील एका चौकीकडून म्हणजे एका चेकपोस्टकडून दुसऱ्या चेकपोस्टकडे जाणाऱ्या व्यापाऱ्यांना संरक्षण देत. मोघवे हया अधिकाऱ्याकडे त्याच्या अधिपत्याखाली असलेल्या मार्गाची देखभाल व दुरुस्ती करण्याची जबाबदारी असे त्याला नाईक किंवा नाईकवडी असेही म्हणत. त्याच्या हाताखाली सैन्याची एक तुकडी असे. घाटातून जाणाऱ्या व्यापाऱ्यांचे, प्रवाशांचे जीवित व वित्त यांचे संरक्षण करण्यासाठी निरनिराळया ठिकाणी चौक्या असत. घाटात निरनिराळया ठिकाणी सरकारने फी जमा करणारे अधिकारी ज्यांना चौत्र म्हणत नेमलेले होते.

जकात वसूली

घाटाची देखभाल व सुरक्षितता यासाठी होणारा खर्च भागविण्यासाठी चौत्र घाट वापरणाऱ्या लोकांकडून फी वसूल करत. ही फी घाटातून जाणाऱ्या घोडे, बैल, व्यापारी यांच्याकडून वसूल केली जात असे. या घाट फीशिवाय सरकार आणखी दोन प्रकारचे जकात कर वसूल करीत असे. त्यांना घाट जकात व बाजार जकात म्हणत.

घाट जकातीचे दर सर्वांना सर्वसाधारणपणे सारखे असत. मात्र बाजार जकातीचे तसे नव्हते. संबंधित मालाचे वजन,दर्जा, किंमत यावर बाजार जकात २ ते १२ रुपयांपर्यंत वसूल केली जात असे.[७९] मराठयांच्या जकात प्रशासनासंदर्भातील १७ व्या शतकातील कागदपत्रांमध्ये १०० वस्तूंच्यावर असलेल्या बाजार जकातीची यादी आढळते.

प्रत्येक पास रोडवर देवाचे रक्षण करण्यासाठी एक छोटसं देऊळ होते. तिथे परवान्याच्या वापरासाठी ठराविक रक्कम देण्याची गरज होती. श्रीवरदायीजी देवीच्या देवळाच्या रक्षणासाठी प्रत्येक बैलासाठी एक रुका देणगीचा पक्का दर मान्य केलेला होता.

पाच वर्षे वाढवून दिलेल्या मुदतीत ठराविक रक्कमेत घाट जकात जमा करण्याचे अधिकार कुळाच्या ताब्यात दिले होते. अशाच एका वर्षी उदा. सरकारने आधी स्थिरावलेल्या कंत्राटदाराकडून अधिक रक्कमेसाठी दावा केला. त्यासाठी त्याने कारणेसमोर ठेवली ती म्हणजे त्यावर्षी सैन्याचे काम नव्हते आणि हंगामसुध्दा चांगला होता आणि घाटामधून व्यापार व मालाची वाहतूक अधिक झाल्याने आणि म्हणूनच आधी वाटत असलेल्या अपेक्षेपेक्षा अधिक रक्कम जमा झाल्याचे समजून आले. दुसऱ्या बाजूला दुसऱ्या एखादया वर्षी दुसऱ्या एखादया घाटाबाबतीत संबंधित कंत्राटदाराने राघोबादादा पेशव्याच्या सैन्याच्या हालचालीसाठी घाटमार्ग बंद ठेवला होता. म्हणून त्या वर्षासाठी करार केलेली रक्कम कमी करण्याबाबत विचारणा केली.[८०]

काही वेळा घाट जकातचे कंत्राटदार अपेक्षेपेक्षा अधिक जकात जमा करण्यासाठी त्याचा विशिष्ट घाट इतर कंत्राटदारांनी लिलावात घेण्यापेक्षा तो वापरण्यासाठी दबाव आणीत. घाट जकातच्या कंत्राटदारामध्ये असलेलया स्पर्धेमुळे व्यापारी वापरत असलेल्या तेथील मार्ग बदलावर मर्यादा होती.[८१]

पेशवा सरकारने तांदूळ, मीठ इ. वस्तू कोकणातून देश विभागात आणण्यासाठी निश्चित उदार धोरण अनुसरुन जकात करात सवलत दिली. हे धोरण मालाच्या खरेदी विक्रीच्या हेतूसाठी व घरगुती वापरासाठी लागू होते. मोठया संख्येने बाहेरील व्यापाऱ्यांनी पुणे शहराचा विस्तार झाल्यावर पुण्यात स्थलांतर केले. पुणे व जुन्नर शहरातील जकात अधिकाऱ्यांनी बदललेल्या परिस्थितीत जकात आकारण्याचे नव्या नियमांचे निवेदन पाठविले. सरकारने याबाबतीत सन १७६३-६४ मध्ये कोकण भागातून तांदूळ, मीठ, इ. वस्तूवर जकात कर लादू नये असा आदेश दिला.[८२] पेशव्यांच्या सचिवमंडळात काम करणाऱ्या कारकुनांना वर्षातून एकदा तांदूळ इ. वर कोकणात विक्री करण्यासाठी व पुण्यात आणण्यासाठी जकात कर न भरण्याची मुभा दिली होती. त्यासाठी त्यांना आवश्यक ती परवानगी दिली होती. सन १७६०-६१ मध्ये अशा परवानाधारक कारकुनांची संख्या ७७ होती. या संबंधीच्या नोंदीवरुन ही संख्या प्रत्येक वर्षी वाढत होती आणि सन १७९७-९८ पर्यंत ही १९१ पर्यंत वाढली. याचवर्षी परवानाधारक कारकुनांना कोकणातून पुण्यामध्ये ४२० खंडीपेक्षा थोडेसे जास्त किंवा जवळजवळ क्विंटलएवढा तांदूळ जकात कर माफ करुन आणण्याची परवानगी दिली. सर्वसाधारपणे प्रत्येक कारकून १.५ ते २ खंडी आणीत.[८३] अन्य अधिकारी, मोठया हुददयावर असणारे अधिकारी आणि अन्य महत्त्वाच्या व्यक्ती यांना जकात कर भरण्यातून मुक्त केलेले होते. सन १७९२-९३ मध्ये सर चार्ल्स वॉरेन मॅलेट या पुण्यातील ब्रिटीश अधिकाऱ्याने त्याच्या ३७७३ ओझी वाहू बैलावरील (बैलसार) आणि इतर अन्य माल की जो त्याला मुंबई व पुणे दोन्ही ठिकाणी पाठवावा लागत असे त्यावरील जकात कर माफ केला किंवा जकात कर वगळला.[८४]

ओझीवाहू जनावर वाहतूक

सागरी किनारा आणि देश विभागामधून आवश्यक त्या वस्तूसाठी उदा. मीठ, नारळ, तांदूळ, कापड इ. साठी मालाची वाहतूक होणे गरजेचे होते. सैन्यासाठी मोठया प्रमाणात अन्न आणि इतर आवश्यक वस्तूच्या पुरवठयासाठी लांब अंतरावर व पर्वत प्रदेशाच्या पलीकडील काही ठिकाणी वाहतूक व्यवस्था होणे आवश्यक होते. चांगल्या मार्गाच्या अभावी साधनसामुग्रीची वाहतूक प्राण्यांच्या पाठीवर लादून केली. या कामामध्ये पारंपारिकतेने कुशलता प्राप्त केलेले व्यवसायातील लोक हा प्रवास करु शकले. कोकण व देश प्रदेशात ज्या समुदायाकडून हा महत्त्वाचा व्यापार व व्यवसाय सांभाळला जात असे त्यांना वंजारा किंवा चरण किंवा लमण असे म्हणत. या समुदायाला जे नाव प्राप्त झाले आहे ते 'लवण' या मूळ शब्दापासून प्राप्त झाले आहे आणि त्याचा अर्थ मीठ असा आहे. मीठाची वाहतूक करणाऱ्या या समुदायाला लमण असे म्हटले जाते. अन्य जातीत जनावरांच्याद्वारा मालाची वाहतूक करुन विक्री करणारे ब्राम्हण, मराठा हा समुदाय होता. त्याची संख्या व कार्यक्षेत्र मर्यादित होते. असे निदर्शनाला आले की, जे श्रीमंत होते त्यांनी जनावरांचे कळप सांभाळले. अंतर्गत विभाग व सागरी किनारपट्टीवर वाहतुकीसाठी श्रीमंतानी स्वतःची जनावरे सांभाळली होती. दफ्तरात अशी नोंद आहे की, धवडशी (सन १६४९-१७४५) चा ब्रम्हेंद्रस्वामी हे देशस्थ ब्राम्हण होते आणि धार्मिक नेते होते. या व्यवसायात व सावकारीत त्यांनी रुची दाखवली होती. सागरकिनारपट्टीपासून त्यांच्या स्थानापर्यंत वस्तूंची वाहतूक करण्यासाठी २०० बैल मालकीचे होते.

लमण हे पूर्ण देशभर वस्तूंची वाहतूक करीत होतेच पण त्याचबरोबर कोकण भागातील व्यापारी केंद्रे व अंतर्गत भागात ही वाहतूक सहयाद्रीच्या पर्वतापासून चालत

असे. ते किनारपट्टीवरील केंद्रावरुन उपयुक्त वस्तू उदा. मीठ, तांदूळ, साखर, सुपारी, नारळ किंवा कोप्रा, खजूर, खारीक, तुरटी इ. वस्तू गोळा करीत. त्याबरोबर युरोपियन व्यापाऱ्यांनी आणलेल्या काही वस्तूही जमा करीत. या वस्तूंची वाहतूक करीत आणि अन्नधान्य, हळद, गूळ, मिरच्या इ. च्या बदल्यात त्यांची विक्री करीत.

प्राचीन काळापासून भारतात लांब अंतरासाठी जनावर वाहतूक व्यापार व्यवस्था अस्तित्वात होती. महाराष्ट्रात १४ व्या शतकापासून बंजारा जमात या व्यापार क्षेत्रात असल्याचे समजते.[८५] बंजाऱ्यांचा वंश, भाषा याबाबत अधिक माहिती उपलब्ध नाही. पण एक गोष्ट निश्चित आहे ती म्हणजे ते मूळात मराठे नव्हते व त्यांची भाषा मराठीची पोटभाषा नव्हती. म्हणजेच ते मराठा व्यापारी नव्हते. परंतु फिरत्या व्यापारात त्यांना प्राविण्य प्राप्त झाले होते. त्यांनी मराठी भाषेचा वापर गिऱ्हाईकाशी बोलण्यासाठी सहजतेने केला एवढेच नव्हे तर सरकारी कर्मचारी, सैन्य अधिकारी आणि इतर यांच्याशी मराठी भाषेत संवाद साधला.

सैन्यासोबत वाहतूक करणाऱ्या जनावरांनी प्रवास केला व त्यांना सुविधा पुरविल्या. सैन्याच्या तुकडीबरोबर जो काही व्यापार चाले त्यासाठी सरकारकडून परवाना मिळत असे. यासाठी त्यांना ठराविक रक्कम नजर रक्कम म्हणून दयावी लागे. पेशवा दफ्तरामध्ये ज्या काही नोंदी उपलब्ध आहेत त्यावरुन महाराष्ट्राच्या कोकण व देश विभागात बंजाऱ्याकडून व्यापारासंबंधी जी कामे चालत असत त्यावर प्रकाश पडू शकतो. अशा एका दफ्तरातील नोंदीवरुन पेशवा सरकारच्या हाजीर खबरेवरुन (सन १७८१-८२) या संदर्भात लक्षात येते. आंनदराम, बाळा व तुलशीचरण या तीन बंजाऱ्यांना पेशवे सरकारने सन १७८१-८२ मध्ये कोकणातील विविध बंदरावरील मीठ विकत घेण्यासाठी आणि सहयाद्रीच्या पलीकडे वाहतूक करण्यासाठी आणि घाटाच्यावर

विकण्यासाठी सीमाशुल्क जकात रक्कम भरल्यानंतर कॉल दिले होते.[८६] हा अधिकार मिळविण्यासाठी बंजारी सरकारला नजर रक्कम म्हणून ५०० रुपये भरीत असत. आनंदराम, बाळा व तुलशीचरण हे तिघे ब्रिटीश सैन्यासाठी पुरवठा करण्याचे काम करीत. कल्याण येथे जेंव्हा तळ पडला होता तेव्हा त्यांनी ब्रिटीश सैन्यातली नोकरी सोडली आणि पेशवा सरकारकडे त्यांच्या मुलुखात सेवा करण्यासाठी गेले. पेशवा सरकारने संबंधित बंजाऱ्यांना सूचना दिली की त्यांनी परत ब्रिटीशांच्याकडे जाऊ नये. तसे झाल्यास कडक कार्यवाही होईल.

सुरुवातीच्या काळात महाराष्ट्रातील विविध भागामध्ये व्यापारी उद्योग वाढविण्याच्या दृष्टिकोनातून पेशवा सरकारने व्यापाऱ्यांना जकात सवलती देऊन आर्थिक मदतीच्या पाठिंब्यात वाढ केली होती. या पध्दतीचा उपयोग बाहेरील व्यापाऱ्यांना नवीन वसवलेल्या बाजारपेठेक्हे आकर्षित करण्यासाठी व स्थिरावण्यासाठी केला गेला. जे व्यापारी जवळच्या मार्गावर किंवा पाणी उपलब्ध न होणाऱ्या बाहेरील ठिकाणी अशा गैरसोयी असणाऱ्या स्थानी काम करीत होते. त्यांना सुध्दा तसाच पाठिंबा दिला. त्यामुळे १८ व्या शतकात मोठया संख्येने कोकण किनाऱ्यावरील महाराष्ट्रीयन विशेषतः शेणवी जातीतील लोक सागरी वाहतूक व व्यापार यात गुंतले. पेशवा सरकारने स्थानिक लोकांना बोटी बनविण्यासाठी आणि त्या बोटीतून सीमाशुल्क कर माफ करुन व्यापार करण्यासाठी उत्तेजन व पाठिंबा दिला.[८७] उदा.सन १७४३-४४ मध्ये विठोजी कृष्णा कामत व पुंडलिक कृष्णा कामत या दोन शेणवी सावकारांनी वसईमध्ये आपल्या बोटी आणून व्यापार उद्योगात व्यस्त व्हायचं ठरवल. वसईला पाच विक्रीचा माल घेऊन येणाऱ्यांना कर रक्कम माफ करावी असा आदेश सरकारने जारी केला. याशिवाय पुंडलिक कृष्णा कामत याला खेडयातील खोतीचे अधिकार दिले.

तसेच त्याला राहण्याच्या व गुदामाच्या सुविधा दिल्या. वसईत तो आल्या आल्या व नंतर स्थिरावल्यावर त्याला पालखीचा मान व अधिकाऱ्याची वस्त्रे देऊन सन्मानित केले.[८८] पेशवा दफ्तरात अशा प्रकारचे अधिकार देण्याच्या अनेक नोंदी उपलब्ध आहेत.

वरील परिच्छेदामध्ये कोकण सागरी किनारपट्टीवरील व पश्चिम महाराष्ट्रातील भागातील अंतर्गत व सागरी भागातील मराठा व्यापाऱ्यांच्या कार्यक्षमतांचा परामर्श थोडक्यात घेतला आहे. मराठा व्यापारी विशेषतः शतकाच्यावर कोकणच्या सागरी किनारपट्टीवर व्यापारी मालाची देवघेव करणारी महत्त्वाची बंदरे, वाहतूक व सहयाद्रीच्या पलीकडील मालाचा व्यापार यांच्या संबंधाच्या विचारविनिमयाचा समावेश केला. गुजराती, अरब व युरोपयिन या इतर व्यापाऱ्यांशी तुलना केली असता मराठा व्यापाऱ्यांनी विविध व्यापारी हालचालींना न जुमानता फक्त बरोबरीची तीव्रता कमी करण्याची व्यवस्था केली. मराठा सागरी व्यापाऱ्यांनी व्यापारासाठी सागरी किनाऱ्यावरुन देवाण-घेवाण केली. उत्तरेला दमणपासून ते दक्षिणेला गोव्यापर्यंत असलेला लांब व व्यस्त कोकण किनारपट्टी किंवा गुजरातवर असणारा राजकीय अधिकार की ज्यामध्ये १८ व्या शतकात आंतरराष्ट्रीय व्यापार करणारी सुरतसारख्या केंद्रांचा समावेश असूनसुध्दा त्यामध्ये आंतरराष्ट्रीय सामुद्रिक व्यापारी मालाच्या देवाण-घेवाणीत भाग घ्यायचे माहित नव्हते. अशीच परिस्थिती त्यांची महाराष्ट्राच्या अंतर्गत विभागातील व्यापारासंबंधी होती. कन्नडीगास, आंध्रस व गुजराती या बाहेरील व्यापाऱ्यांनी तेथे सत्ता चालविल्याचे दृश्य दिसते. खालील परिच्छेदामध्ये अपरिचित, अपूर्व अशा मूलभूत कारणांचा शोध घेण्याचा आणि मराठा व्यापारासंबंधी सर्वसाधारणपणे निरीक्षणे करण्याचा प्रयत्न केला आहे.

वर नमूद केल्याप्रमाणे पूर्वीपासून पश्चिम महाराष्ट्रातील महत्त्वाचे व्यापार व व्यापारविषयक कार्यक्षमता बाहेरच्या लोकांच्या हातात गेली होती.[८९] महाराष्ट्रातील कोरलेल्या उपलब्ध नोंदीवरुन आपण जर व्यापारीसंघाची नावे पाहिली तर आपल्याला असे आढळते की, राष्ट्रकूट व चालुक्य काळात मोठया रक्कमेच्या व्यापारी हालचाली आणि महागडया व्यापारी वस्तू कन्नडीगसूच्या हातात होत्या. ही स्थिती यादवांच्या काळातही की ज्यांना कदाचित महाराष्ट्राचे पहिले मूळचे राज्यकर्ते समजले जाते नियमितपणे चालू होती. यादव काळातील उपलब्ध व्यापारीसंघाच्या नावावरुन व स्थानावरुन, स्थानांच्या नावावरुन यादव काळात कन्नडीगस् व्यापाऱ्यांचा जोर होता असे दिसते.[९०] कोरलेल्या नोंदीवरुन आपल्याला आढळते की, यादव काळात महाराष्ट्रातील अंतर्गत व्यापार हा आंध्र प्रदेशातील तेलंगीज व कर्नाटकातील वैश्य व जैन यांच्या आणि किनारपट्टीवरील व्यापार व सागरी व्यापार गुजराती व अरब यांच्या नियंत्रणाखाली होता.[९१]

समकालिन स्पष्टीकरणाच्या स्वरुपात पेरिप्लस ऑफ इरिथ्रियन सी या लेखकाच्या नोंदीवरुन अलबेरुनी, अल इद्रासी, मार्को पोलो, इब्न बतुता व अन्य लोक व्यापाराचे प्रकार, दर्जा व दिशा याविषयी माहिती देतात. परंतु व्यापाऱ्यांच्याविषयी फारच कमी माहिती देतात. १६ व्या शतकात बारबोसा व पिरेज या दोन पोर्तुगीज लेखकांनी भारताच्या पश्चिम किनारपट्टीच्या भागावर व या भागातील व्यावसायिक समुदायावर/समाजावर लिहून ठेवले आहे. बारबोसा व पिरेज[९२] यांच्या स्पष्टीकरणाच्या स्वरुपावरुन कळते की, १६ व्या शतकाच्या सुरुवातीपासून गुजराती व्यापाऱ्यांची कम्ब्ये, दयू, चौल व दाभोळ या पश्चिम भारतातील चार महत्त्वाच्या बंदरावर सत्ता

होती. १६ व्या शतकाच्या सुरुवातीला गोव्यामध्ये पोर्तुगीज स्थिरावले होते तेसुध्दा या यादीत सामावले गेले.

१६ व्या शतकाच्या सुरुवातीला बारबोसा व पिरेज यांच्या म्हणण्यानुसार भारताच्या पश्चिम किनारपट्टीवर व्यापाऱ्यांचे तीनच महत्त्वाचे व मुख्य गट होते आणि ते म्हणजे गुजराती, मलबारी, नंतर पोर्तुगीज. गुजरात बंदरावर व्यापार करीत आणि हे व्यापाऱ्यांचे तीनही गट मराठा देशामधील बंदरात माल वाहून आणीत होते.

गुजराती व्यापारी वस्तूंचे स्थलांतर महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील व आतल्या (अंतर्गत) विभागात सातत्याने होत होते. जेंव्हा सुरत व्यापारी केंद्र होते त्यावेळी ते महाराष्ट्रात स्थलांतर करु लागले. जेंव्हा १७ व्या शतकात मुंबई शहर वाढत होते तेथे मुख्यत्वे करुन सुरत, दक्षिण गुजरात, सौराष्ट्र व कच्छ पट्टा येथे व्यापारी माल येत असे. त्याचप्रमाणे १८ या शतकात पुणे व नागपूर ही आतली शहरे आकाराने विस्तारीत होऊ लागली. गुजराती वाणी व बोहोरस् व राजस्थानी बनियाज् तेथे स्थलांतरीत झाले. १७ व्या शतकामध्ये मराठयांचे दफ्तर की जे मराठा बंदरातील जकातदराशी संबंधित आहे. त्यावरुन असे आढळते की, 'बाहेरचा' सागरी व्यापारी गुजरातीपेक्षा अलग होता की, ज्याने महाराष्ट्राच्या बंदरामध्ये वस्तू आयात केल्या ते मुख्यत्वेकरुन युरोपियन्स उदा. इंग्लिश, पोर्तगीज, डच आणि पश्चिम आशियातील अरब व पर्शियन होते.[१३] युरोपियन्सचे इतर व्यापाऱ्यांपेक्षा जहाज बांधणी व हातातून नेण्यासारखी, झाडता येणारी शस्त्रे तयार करण्याच्या औद्योगिक शास्त्रात प्राबल्य होते आणि पश्चिम भारतातील सागरी व्यापारावर नियंत्रण ठेवण्यासाठी ते त्याचा पूर्ण लाभ घेत होते.

याप्रमाणे उत्तरेच्या मुस्लिम हल्लेखोराकडून यादवांनी पराभव पत्करल्यानंतर तीन शतकातील मधल्या लांबलचक काळामध्ये सागरी व्यापारी हालचालींची परिस्थिती मागच्यासारखीच राहिल्यासारखी दिसते. १६ व्या शतकाच्या सुरुवातीपासून/प्रारंभापासून युरोपियन व्यापारी पश्चिम भारतामध्ये महत्त्वाची भूमिका पार पाडण्यासाठी आले. लवकरच त्यांनी अरब व्यापाऱ्यांची भारतीय किनाऱ्यावर असलेली सत्ता हिसकावून घेतली. याच काळात पश्चिम भारतातील सागरी प्रदेशात गुजराती व्यापारात व सावकारीत महत्त्वपूर्ण होते. त्यांना युरोपियन व्यापाऱ्यांच्या हालचालीमुळे बदललेल्या परिस्थितीत नवीन प्रेरणा मिळाली. याप्रमाणे १७ व्या शतकाच्या सुरुवातीला गुजराती व मारवाडी व्यापारी महाराष्ट्राच्या विविधभागात व देशाच्या इतर भागात पसरले.

मराठयांच्या अधिपत्याखाली म्हणजे १७ व्या शतकाच्या मध्यावर व १८ व्या शतकाच्या शेवटी महाराष्ट्रातील लोकांना प्रथमतः त्यांचे स्वतःचे सरकार मिळाले. गुजरात व कर्नाटक यामधील सुपिक व औद्योगिक भागावर त्यांनी अधिसत्ता वाढविली. त्यामुळे त्यांच्या कमीत कमी समुद्राजवळील व्यापाराचा समावेश असलेल्या आर्थिक व व्यापारविषयक संध्या आवाक्यात आल्या. राजकीय परिस्थितीतील बदलामुळे प्रत्यक्षात त्यांच्या व्यापारी हालचाली कोणतेही अडथळा न येता थोडया प्रमाणात वाढल्या आणि पसरत जाणारी त्यांची कृतिकक्षा मर्यादित राहिली. पूर्वी नोंद केल्याप्रमाणे मराठा व्यापाऱ्यांनी चांगल्या काळातही आणि त्यांच्या मुलुखाला पश्चिम सीमेवरील मोठी समुद्र किनारपट्टी लाभूनसुध्दा त्यांना आंतरराष्ट्रीय सामुद्रिक व्यापार करण्याचे माहित नव्हते. भारतातील व्यापारी समुदायांच्या/समाजाच्या संदर्भातील ऐतिहासिक घटना आणि महाराष्ट्राशी निगडीत असलेल्या भौगोलिक व सामाजिक राजकीय घटना यांचे पृथःकरण करण्याचा प्रयत्न आपल्याला करावयाचा आहे.

सामाजिक धंदा आणि सरहद्दीचा प्रदेश

इतिहासासंबंधी बोलताना धंदयामध्ये सत्ता असणारे भारतीय समुदाय/समाज सर्वसाधारणपणे सरहद्दीशी किंवा किनारपट्टीच्या भागाशी संबधित होते. व्यापारविषयक दृष्टिने महत्त्वाच्या भूभागपासून ते देशाच्या अंतर्गत किंवा बर्हिगत व्यापाऱ्यांच्या जवळ आले आणि कदाचित संध्या मिळविण्यासाठी आणि दूरवरच्या ठिकाणी खरेदी-विक्री उदयोगाचा पाठलाग करण्यासाठी दोन्ही ठिकाणी देशाच्या आतल्या भागात व बाहेरच्या भागात स्थलांतर करण्याची प्रेरणा मिळण्याची शक्यता होती. पंजाबचे खत्री, सिंधचे लोहना, राजस्थान व गुजरातचे बनिया, केरळचे मोरलास आणि कोचीनचे, तामिळनाडुचे चेट्टीस, आंध्रचे कोमतीस इ. सीमेवरील व सागरी किनारपट्टीवरील समाजाने आपल्या स्वमुलुखात खास खरेदी-विक्रीच्या उद्योगामध्ये सत्ता प्रस्थापित केलीच. पण त्याचबरोबर स्थलांतरीत स्थानीही केली. भारताच्या अंतर्गत भागामध्ये आपल्याला दिसते की, तिथे समाजामध्ये विशेष प्रकारचा धंदा उदयास आला नव्हता. तिथे कायमची वस्ती करण्याच्या हेतूने आलेला राजस्थानातील बनिया समाज उदा. अग्रवाल, ओसवाल, मेशरीज इ. नी व्यापार आपल्या कहयात ठेवला. मध्य भारतात राजापूर बनियाकडे सत्ता होती. महाराष्ट्रातसुध्दा वैशिष्टयपूर्ण परिस्थितीमुळे अंतर्गत विभागाच्या बाबतीत सारखेपणाच होता.

भौगोलिक कारणे

कमी प्रमाणातील शेती

महाराष्ट्राच्या पश्चिम किनारपट्टीवरील बाहेरील व्यापाऱ्यांची सत्ता व्यवस्थितपणे दर्शविते की, देशाच्या अंतर्गत भागातील परिस्थिती वरचढ झाली होती

असे दिसते की, मराठयांच्या व्यापार इतिहासाला आकार देण्यासाठी व सागरी किनारपट्टीवरील व्यापार इतिहासासाठी भौगोलिक कारणे महत्त्वाची भूमिका पार पाडतात. सर्वांना माहित आहे की, महाराष्ट्राचा अनेक भाग/मुलुख हा डोंगराळ व दगडांचा प्रदेश आहे. दख्खन जिल्हयातील पुणे, सातारा, सोलापूर इ. ठिकाणचा एकूण पाऊस अपुरा आहे. अनेक मुलुखातील जमीन सुपिक नाही. अनेक ठिकाणची प्रतिकूल प्रदेश रचना आणि पाणी वाहून नेऊन पाणी पुरवठा करण्यासाठी अधिक लांबीच्या अडचणीतून तयार केली आहे. नदीचा पाणीपुरवठा अधिक प्रमाणात करणे सोपे/सुलभ नव्हते. कारण अनेक भागात महत्त्वाच्या नदीच्या निश्चित प्रणालीचा अभाव होता. मोठया नदया उदा. गोदावरी व कृष्णा यांचे अधिक सापेक्ष प्रमाण महाराष्ट्र सोडून आंध्रातील भागातून वाहताना स्वीकारता येते. असमाधानकारक पाणीपुरवठा शक्तीच्या अभावाने महाराष्ट्रातील शेती व्यवसायावर प्रतिकूल परिणाम केला आहे. भारतातील काही भागाने व्यापारिक पिके आणि नीळ, मिरे, कापूस इ. खास शेती उत्पादने पिकविली, की ज्यामुळे लांबपल्ल्याच्या ठिकाणी व्यापार झाला. फक्त बेरर व खानदेश हे कापूस उत्पादन करणारे भूभाग सोडले तर महाराष्ट्रात असे नव्हते. या सर्व कारणाचा निकष परिणामानुसार महाराष्ट्रात अगदी एखादया ठिकाणीच गरजेपेक्षा अधिक शेती होती. तेथे व्यापारिक व औद्योगिक हालचाली होऊ शकत.

दुसरे म्हणजे १७ व्या शतकात बुऱ्हाणपूर आणि गोळकोंडा हा महामार्ग महाराष्ट्रातून जात होता हा अपवाद सोडून महत्त्वाचे व्यापारी मार्ग नव्हते. तेथे फक्त मळलेल्या वाटा आणि मालवाहू वाहने होती. तवेर्श्नीअर, करेरी, थेवेनॉट कॅरे या युरोपियन प्रवाशांनी केलेल्या वर्णनानुसार भारताच्या या भागात प्रवाशांची व रस्त्यांची अत्यंत वाईट स्थिती होती. त्याचबरोबर सिंध, गुजरात, सौराष्ट्र, बंगाल,

बिहार येथे उपलब्ध होणाऱ्या पाणी वाहतुकीप्रमाणे तेथे अंतर्गत पाणी वाहतुकीची रचना नव्हती.

सहयाद्रीचे प्रवेशद्वार

महाराष्ट्र हा मुख्य देश प्रदेश व कोकण किनारपट्टीचा अरूंद प्रदेश यामध्ये सहयाद्रीच्या खडकाळ रांगांनी दोन मुलुखात विभागलेला आहे. या सहयाद्रीच्या रांगा पश्चिम सागरी किनारपट्टीजवळ आहेत. याप्रमाणे दोन मुलुख एकमेकांपासून दूर गेले आणि मुख्य देश प्रदेश पूर्ण भूवेष्टित बनला. सहयाद्रीने फक्त दोन भूभाग भौगोलिकदृष्टया वेगळे केले नाहीत तर मुख्य देश भागातील रहिवासियांना वैविध्यपूर्ण नैसर्गिक व व्यापारविषयक फायदे मिळवून दिले. त्यामुळे किनाऱ्यावरील लोक हे वारसदार बनले.

गुजरातबरोबर तुलना

गुजरात व महाराष्ट्र या दोन शेजारच्या लोकांतील भौगोलिक परिस्थितीची तुलना विविध सागरी किनारपट्टीवरील व अंतर्गत ऐतिहासिक व्यापारासंबंधी आकार देण्याच्या कामासाठी प्रकाश टाकण्याच्या कामी उपयोगी पडेल. गुजरात हा ऐतिहासिक काळापासून शेती उत्पादनात अग्रेसर होता आणि विशिष्ट व्यापारी उत्पादन पिके उदा. नीळ, कापूस इ. मिळविणारा होता. याउलट वर उल्लेख केल्याप्रमाणे महाराष्ट्र व्यापारी पिकाचे कमी उत्पादन घेऊन मागे पडला आहे. लष्करी दृष्टिकोनातून गुजराती प्रदेशाने महाराष्ट्राच्या डोंगराळ मुलुखाशी तुलना करता मालवाहतुकीसाठी सहजपणे लोकांना हालचाल करायला लावली. महाराष्ट्रातील काही पर्वतीय प्रदेशात विशेषत: सहयाद्रीच्या रांगाच्या तेथील लोकांना ओझीवाहू जनावरांसाठी योग्य रस्ते नसल्यामुळे

मालाची वाहतूक आपल्या डोक्यावरुन करावी लागे. देशाच्या मध्यभागातील पाण्यातून वाहतूक महाराष्ट्रापेक्षा सुदैवाने नर्मदा व तापी सारख्या जलमार्गास उपयुक्त नदया असल्याने गुजरातमध्ये भिन्न आहे. गुजरातच्या उदाहरणात तेथील सुपिक मुलुख सागरी किनारपट्टीपर्यंत पोहचला आहे. त्यांची बंदरे शहरी बंदराच्या पार्श्वभूमीशी आणि इतर अंतर्गत भागाशी सोयीस्करपणे जोडली आहेत. महाराष्ट्रात मात्र सहयाद्रीच्या रांगाच्या प्रतिबंधामुळे असे नाही. त्यामुळे सागरी व्यापारासाठी कोकण बंदर मुख्यत्वे उपयुक्त बनते. कोकण बंदरे ख़ंर पाहता बहुदा बाहेरील सामुद्रिक आंतरराष्ट्रीय व्यापारासाठी वापरली होती. कोकण बंदरे ही गुजरातमधील सुरत या व्यापारी केंद्राच्या निर्मितीशी तुलना केली तर वैशिष्टयपूर्ण गुणांनी युक्त होती. कोकणात अनेक भागात अरूंद खाडया आहेत. परंतु हा भाग इतका अरुंद्र आहे आणि पूर्वेकडील सहयाद्रीच्या रांगानी बांधलेला आहे. त्यामुळे लहानसं पात्र (भांड) थोडयाशा अंतरासाठी अरुंद खाडीतून जाऊ शकेल. महाराष्ट्राच्या देश आणि कोकण भागातून वाहतूकक्षमतेचा आवाका मर्यादित होता.

सर्वसाधारणपणे सुपिक जमीन, एकूण अपुरा पाऊस, असमधानकारक पाणीपुरवठा आणि इतर शक्ती देशातील मध्यभागातील मार्गाचा अभाव आणि पाणी वाहतूक सुविधा, महाराष्ट्राच्या विविध भागात शेतीत भिन्नता असल्यामुळे शेती उत्पादन मर्यादित होते. मोठया संख्येने शेतकरी या परिस्थितीत जे धान्य उत्पादित करणे शक्य करतात ते धान्य तो आपल्या घरी खाण्यासाठी उपयोगात आणतो.

गुजरातमध्ये कापूस उत्पादनासाठी अधिक जमीन लागवडीखाली आणल्यामुळे अन्नधान्याच्या वस्तू मोठया प्रमाणात त्याला आयात कराव्या लागत होत्या. गुजरातमधील शहरी लोकसंख्येचा आकार १८ व्या शतकात वाढला. गुजरातची संपूर्ण

लोकसंख्या अन्नवस्तू आयात करण्याच्या विस्तारलेल्या प्रमाणावर अवलंबून होती. याशिवाय देशातील चांगली वाहतूक रचना आणि बंदराच्या पार्श्वभूमीपासून सागरी किनारपट्टीच्या सुलभ मार्गने ज्यांना बाहेरच्या देशातून मोठया प्रमाणात मागणी होती असे गुजरातमधील कापूस, कापड व नीळीचे उदयोगधंदे यांना मदत केली. चांगल्या वाहतुकीच्या शतकानुशतकातील परस्परांतील क्रियांचा फायदा गुजरातींना उद्योगधंदयात व व्यापारात झाला आणि उद्योगधंदयाच्या दर्जामधील हाचलचालींची चांगली वाढ झाली. याविरुध्द वर वर्णन केल्याप्रमाणे महाराष्ट्रातील शेतीविषयकचा मागासलेपणा आणि खराब वाहतुकक्षमता यामुळे मराठा लोक अनेक शतके कोकण विभागातील लांब सागरी किनारपट्टी की ज्यांचा मोठया प्रमाणात वापर बाहेरचे स्वतःच्या फायदयासाठी करुन घेत, उद्योगधंदयात व व्यापारात मागे पडले.

राजकीय कारणे

महाराष्ट्रातील मुख्य श्रेणीतील प्रचलित सामाजिक, राजकीय संस्कृतीने आर्थिक व व्यापारी हालचालींना आकार देण्याची महत्त्वाची भूमिका पार पाडली. ख्रिस्त कालखंडातील सुरुवातीच्या शतकामध्ये सातवाहनापासून महाराष्ट्र कन्नडीगज् राज्यकर्त्यांच्या अधिपत्याखाली होता. १६ व्या शतकात अधिक ठळकपणे उठून दिसणारा कर्नाटकातील बदामी या राजधानीपासूनचा मुलुख चालुक्याच्या अधिपत्याखाली होता. आठव्या शतकाच्या मध्यापासून (इ.स.७५३) ते नवव्या शतकाच्या उत्तरार्धात (इ.स.९७३) राष्ट्रकुटांच्या कर्नाटकातील मालखेड या राजधानीपासून महाराष्ट्रावर अधिपत्य होते. याप्रमाणे अनेक वर्षे महाराष्ट्राच्या मुलुखावर कन्नड राज्यकर्त्यांचे एकामागून एक असे ओळीने अधिपत्य होते. यादव की जे कलचुरी यशस्वी नेली ते पहिले महत्त्वाचे राज्यकर्ते होते. त्यांनी महाराष्ट्रातील

देवगिरी भागात राजधानी स्थापन केली. सुरुवातीचे कन्नड राज्यकर्त्यांचे वर्गाचा आणि त्यांचे समकालिन व्यापारी समाजांचा यादवकालीन व्यापारी समाजाशी तुलना केली असता अधिक उत्कर्ष झाला होता असे म्हणत येऊ शकेल. उदा. भारतामधील ९० टक्के लेणी आहेत ती महाराष्ट्रात वसलेली आहेत आणि त्या लेण्यांचे उत्खनन यादव काळापूर्वी म्हणजे कन्नड राज्यकर्त्यांच्या काळात केले होते. ही लेणी निर्देशित करतात की ती ऐतिहासिक काळात यात्रा व व्यापार हालचालींची केंद्रे होती. सर्वसाधारणपणे महाराष्ट्रात ही लेणी सहयाद्रीच्या घाटात (मार्गावर) आढळतात.

राष्ट्रकुटाने पश्चिम आशिया व अरब देशाहून कायमची वस्ती करण्याच्या हेतूने आलेल्या मुस्लिम व्यापाऱ्यांना व कारागिरांना महाराष्ट्रात स्थायिक होण्यास उत्तेजन दिले. कोकण प्रदेश जे राष्ट्रकुटाच्या अधिपत्याखाली होते ज्यांचे राज्यकर्ते शिलाहार हे दुय्यम राज्यकर्ते होते त्यांनीसुध्दा या कायमची वस्ती करण्याच्या हेतूने आलेल्या मुस्लिम व्यापारी समुदायासाठी समानधोरण स्वीकारले. राष्ट्रकुटाच्या काळात अरब व्यापाऱ्यांची सत्ता भारताच्या पश्चिम किनारपट्टीवर होती. यादवांच्या आगमनापूर्वी मोठया संख्येने अरब व्यापाऱ्यांची कुटुंबे कोकण भागात स्थायिक झाले होते.[१४] यादव कायमच्या वस्ती करण्याच्या हेतूने आलेल्या मुस्लिम व्यापाऱ्यांसाठी समान धोरणाला चिकटून राहिले नाहीत. १४ व्या शतकाच्या सुरुवातीपासून यादवानंतर एक दीर्घकाळाचे मुस्लिम राज्य सुरु झाले. ज्याचे १७ व्या शतकाच्या उत्तरार्धात महाराष्ट्रात गंभीरपणे आव्हान स्वीकारण्यात आले. शिवाजींच्या स्वतंत्र राज्य स्थापनेनंतर मराठा हे राष्ट्र म्हणून त्याने प्रथमच स्वतंत्र राजकीय वातावरणाचा आनंद उपभोगला. आयुष्याच्या वेगळया क्षेत्रात त्यांच्या गुणांची परीक्षा घेतली. राजकीय सत्ता त्यांच्या ताब्यात

असल्याने त्यांचे राष्ट्राच्या चारित्र्याप्रती सामर्थ्य व दुर्बलता प्रकट केली. विशेषतः व्यापार व उद्योग धंदे यांना उत्तेजन देण्याच्या शक्तीकडे वळविले.

१८ व्या शतकात आज्ञापत्र या चांगल्या परिचित असलेल्या मराठी पुस्तकात व्यापारी, बाहेरील व्यापारी व कायमची वस्ती करण्यासाठी आलेल्या व्यापाऱ्यांसहित व्यापारविषयक आराखडा आर्थिक हितकारक होता. पेशव्यांनीसुध्दा अशाच धोरणाचा पाठपुरावा केल्याचे दिसते. परंतु इंग्रज व इतर युरोपियन्स यांच्या नोंदीवरुन असे दिसते की, मोठया संख्येने युरोपियन ईस्ट इंडिया कंपनीला व्यापारविषयक हालचालींना नुकसान करण्याच्या तक्रारी मराठाविरुध्द करण्यात आल्या. मराठा राज्याच्या स्थापनेपासून ते त्याच्या अधःपतनापर्यंत युरोपियन व्यापाऱ्यांच्या अशा प्रतिक्रिया युध्दजनक हालचाली चालू असताना होत्या. मॅलेट हा राज्यकारभाराविषयक सल्ला देण्यासाठी पाठविलेला ब्रिटीश अधिकारी पुण्याच्या पेशवे दरबारात होता आणि त्याने मराठा राज्यकर्त्यांचे अवलोकन जवळून केले होते. अनेक प्रसंगी त्याने आपल्या अधिकाऱ्यांना पाठविलेल्या मुंबई, कलकत्ता व भडोच[९५] ठिकाणच्या पत्रव्यवहारावरुन मराठयांच्या बाबतीत सारखी किंवा तशीच निरीक्षणे केली. मॅलेटसारख्या राजकीय ध्येयाने प्रेरित झालेल्या लोकांनी आपल्या सहकार्यांना व वरिष्ठाना लिहिल्यावरुन निष्कर्षापर्यंत पोहचणे खरोखरच धोक्याचे आहे. त्यांच्या निरीक्षणावरुन ब्रिटीश धोरणांच्या वापरासाठी आणि राजकीय कारणासाठी उपयुक्त ठरत. परंतु ते तत्कालिन परिस्थिती समजून घेण्यासाठी उपयुक्त ठरत. पश्चिम किनारपट्टीवरील सागरी व्यापाराच्याबाबतीत उदा. मॅलेटने केलेले विधान मराठयांच्या मनाच्या भूमिकेचा गंभीर विचार करणे गरजेचे आहे. त्याने निरिक्षण केले की, मराठा सरकारचा आरमारी तांडा

शेवटपर्यंत सारखा होता. सैन्याचा तळ जेथे असे तो ताबडतोब लुटीवर जाण्याच्या हेतूसाठी बदलला गेला.[९६]

१८ व्या शतकातील उत्तरार्धात कोकण व गुजरातचे किनारपट्टीचे भाग व्यापारी हितसंबंध निर्माण करण्यासाठी महत्त्वाचे ठरले होते असे किनारपट्टे मराठयांच्या ताब्यात होते. परंतु मराठे आपल्या मालकीच्या किनारपट्टीवर व्यापारी वर्चस्व पाडू शकले नाहीत. परंतु जिथे अपेक्षा कमी होती अशा बाहेरच्या भागात उदा. गुजरात की जिथे आंतरराष्ट्रीय व्यापार शक्ती कार्यरत होती तिथे मात्र प्रभाव पडला. मराठयांनी गुजरातमधील मोठा प्रदेश जिंकला होता आणि भडोचसारखे महत्त्वाचे बंदर सन १७८० मध्ये हातातून निसटले. त्यांनी सुरतसारख्या महत्त्वाच्या व्यापारी केंद्रावर अधिसत्ता गाजविली. परंतु त्यांच्या बाजूने व्यापार प्रेरणांचा अभाव किंवा राजकीय अधिकारांचा फायदा आपल्या विकासासाठी घेण्याचे सामर्थ्य नव्हते. जेव्हा सन १७८० मध्ये डच, फ्रेंच, पोर्तुगीज व इंग्रज, भडोच व सुरत सारख्या व्यस्त केंद्रात शहरातून माल निर्यात करीत होते आणि त्या मार्गाने भरपूर नफा मिळवित होते. पेशवा, गायकवाड, शिंदे केवळ जबरदस्तीने करवसुली करत. ती माफक व चौथची निश्चित रक्कम होती. सुरतमध्ये उदा. पेशवा आणि गायकवाड दोघांनी एकत्रितपणे वर्षाला फक्त ५०,००० रु. चौथ गोळा केली.

गुजरातची राजकीय सत्ता मराठा राज्यकर्त्यांमुळे नव्हती किंवा अधिक पैशाच्या किंवा लांब अंतराच्या व्यापाराच्या पारंपारिकतेच्या अभावामुळे मराठा व्यापाऱ्यांनी स्वतःच्या व्यापाराच्या फायदयासाठी थोडीही वापरली नव्हती. मराठयांच्या व्यापाऱ्यांच्या तुलनेत इंग्रज राज्यकर्ते व्यापारी क्षेत्रात पुढे गेले. जेव्हा मराठयांचे वित्तमंत्री नाना फडणीस यांनी मॅलेट या पुण्यात राहणाऱ्या ब्रिटीश अधिकाऱ्यासमोर प्रस्ताव मांडला की

गुजरातमधील मराठा प्रांत ब्रिटींशांना दयायचा आणि त्या बदल्यात साष्टी मराठयांना परत करायचे[१७] मॅलेटची गर्व्हनर जनरल कॉर्नवालीसजवळील प्रतिक्रिया अशी होती की, व्यापारिकदृष्टया समृध्द व सुपिक असलेले गुजरात परत घेऊन साष्टी सोडून देऊ. तापी, निरबुडडा व मये या तीन मोठया नदयावर वसलेली सुरत, भडोच, कोम्ब्ये संपादित केली तर संपूर्ण व्यापार आपल्या हातात येईल. त्यामुळे.......... कंपनीचा अधिकार कापूस, नीळ, व तंबाखू यासारख्या कच्च्या मालावर राहिल. मॅलेटने पूर्वी आर. एच्. बोडमला लिहिले की, मुंबईने उत्तर गुजरात हे मराठयाकडून ताब्यात घेतले पाहिजे. कारण उत्तर गुजरातची जमीन वैविध्यपूर्ण, समृध्द व भरपूर होती. उत्पादित वस्तू भरपूर व चांगल्या/उत्कृष्ट दर्जाच्या होत्या.[१८] त्यांचा व्यापार विशाल होता आणि त्यांची सोईस्कर अशी सागरी बंदरे होती आणि ते चांगल्या वंशाचे रहिवाशी होते. मराठा आपला फायदा करुन घेत नव्हते एवढेच नव्हेतर तर गुजरातमध्ये त्यांच्या मालकीच्या व्यापारात भाग घेत नव्हते. परंतु मॅलेटच्या मते संपत्ती व व्यापारी मालाचा नाश करीत होते.

गुजरातींचा दृष्टिकोन मराठयांचा परस्पर विरोध दाखविण्यासाठी लक्ष वेधणारा होता. सन १५७३ नंतर जेव्हा अकबरने मुघल प्रांत साम्राज्यात समाविष्ट केला तेव्हा विशिष्ट गुजराती प्रदेशाचा राजकीय क्रियाशीलतेचा अभाव चालू होता. भारतीय मोठया समुद्रावर असणारे पोर्तुगीजांचे श्रेष्ठत्व मुघलांनी स्वीकारले होते. मुघल तेथे सामर्थ्यवान असल्यामुळे भारतीय जहाजे पाठविण्यापूर्वी पोर्तुगीजांकडून परवानगी मिळविण्याचा प्रयत्न केला होता. याप्रमाणे गुजरात व मुघल राज्यकर्त्यांमधील राजकीय संबंध मनमिळावू होते. मुघल व पोर्तुगीज मधील व्यापारी संबंध मनमिळावू होते. अशी परिस्थती प्रक्षुब्ध मराठयांच्यामध्ये नव्हती. त्यांचे मुघलासोबत जमीनीवरचे

व युरोपियनांच्या जमीनीवरचे व सागरावरील संबंध मनमिळावू नव्हते. नेहमी ते युध्दासाठी सज्ज होत. परिणामी मराठयांवर बोल ठेवला गेला आणि त्यांच्या नाशाचे कारण मुघल साम्राज्यवादी व युरोपियन व्यापारी होते.

वर उल्लेख केल्याप्रमाणे मराठा राज्यकर्ते व्यापारी धोरण दृढ करण्याचा एक भाग म्हणून विविध कर देण्याची तयारी दाखविली आणि इतर बाहेरील व्यापाऱ्यांना सवलती आणि उद्योगातील हालचालींचा विस्तार करण्यासाठी त्यांना उत्तेजन दिले. तरीसुध्दा हे बरोबर होते की त्यांनी व्यापार करणाऱ्या हालचालींना त्रास पोहोचविण्याची एकही संधी सोडली नाही किंवा व्यापाऱ्यांनी मुलुखात स्वतःहून शत्रुत्व चालू ठेवले. गाईबैलांवर लादलेल्या विक्रीच्या मालासोबत बंजारा वाहतुक करणारी ओझीवाहू जनावरे खाली व वर देशामध्ये वाहतूक करीत. त्यांना सर्वसाधारणपणे अगदी कमी प्रमाणात राज्यकर्त्यांनी त्रास दिला होता. सन १७७६ मध्ये उदा. ज्यावेळी दोन वरिष्ठ पदाच्या जनरल्स अधिकाऱ्याखाली मराठा सैन्य होते. हरीपंत फडके व परशुरामभाऊ पटवर्धन माळवा व गुजरात प्रांतात राघोबाच्या जोरामुळे मागोमाग गेले आणि बंजाऱ्यांच्या तांडयाला मिळाले. मराठा सैन्याकडे अंदाजे ५०० व्यावसायिक लुटेरे त्यांना लुगारे म्हणीत की जे तांडयाची लूट करुन ७००० गाईबैल आणि मीठ, कोप्रा, तुरटी, खारीक इ. मोठया प्रमाणावर असलेला विक्री माल की जो सागरी किनारपट्टीवर आतल्या भागात विक्रीसाठी आणलेला होता तो लुटीत.[९९]

याप्रमाणे जरी मानले की, मराठा राज्यकर्त्यांनी त्यांच्या मालकीच्या भूभागात व्यापारासाठी उत्तेजन देण्यास रस दाखविला तरी त्यांनी क्वचित बाहेरील मुलखाचे नियम अनुसरले होते. पारंपारिकतेच्या अभावामुळे आणि अयोग्य कृती आणि भौगोलिक, इतर सामाजिक राजकीय कारण की ज्यांची चर्चा वर केली आहे. मराठा

किंवा काही त्यांच्या भागापैकी त्यांच्यापुरता आणि अशा उदयोगी समाजापुरतासुध्दा विकास केलेला नव्हता. त्यांच्या सागरी किनारपट्टीवरील व्यापारी हालचाली खूपच सौम्य राहिल्या. त्यांच्याकडे कोकण सागरी किनारपट्टीवर अनेक बंदरे की ज्यावर शतकानुशतके बाहेरील व्यापारी आंतरराष्ट्रीय व्यापार करण्यात गुंतले हे तफावत दर्शविणारे होते.

संदर्भ

१. महाजन टी.टी., इंडस्ट्री ट्रेड अँड कॉमर्स - डयुरिंग पेशवा पिरियड, पृ. १३९

२. आर्. सी. मुजुमदार - द देहली सल्तनत, पृ. २५४-५६

३. दिवेकर - पॅटर्न ऑफ मराठा ट्रेड इन कोकण रिजन व्हा १, पृ. ६७-८७

४. आक्मसकर एम. एस.- अर्ली हिस्ट्री ऑफ दी बॉंबे डॉक्स अँड शिप बिल्डींग - प्रो. पोतदार व्ही. डी. कोमोरेशन व्हॉ. १९५०, पृ. ३२७

५. फोर्बस. जेम्स - ओरिएंटल मेमोरिअर्स, व्हा. १, पृ. ११

६. कित्ता, पृ. ९६-९७

७. मिलबर्न डब्ल्यू. - ओरिंएंटल कॉमर्स व्हा. १, पृ. १८१

८. मुखर्जी राधाकमल, इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ इंडिया (सन १६०० ते १८००) पृ. १६७

९. मिलबर्न डब्ल्यू. - पूर्वोक्त, व्हा. १, पृ. २८९

१०. कित्ता, पृ. २८९

११. कारवार फॅक्टरी रेकॉर्डस (अप्रकाशित) (सन १७२० ते १७२२) नं. २९ अे लेटर फ्रॉम कारवार टू बॉंबे ३१ डिसेंबर१७२०, पृ. १

१२. चौधरी के.एन्. - ट्रेडींग वर्ल्ड ऑफ एशिया अँड दी इंग्लीश ईस्ट इंडिया कपंनी, १६००-१७६०, पृ. ३२५

१३. मिलबर्न डब्ल्यू. - पूर्वोक्त, व्हा. १, पृ. १२१

१४. फोरेस्ट जी. डब्ल्यू. एल्. डी. एस्. पी. बी. एस्. (होमसेरीज) व्हा. २,पृ. २६०

१५. कित्ता, पृ. २७१

१६. मिलबर्न डब्ल्यू. - पूर्वोक्त, व्हा. १, पृ. १८७-१९५, २२१

१७. भावे व्ही. के. - पेशवेकालीन महाराष्ट्र, पृ. ३११

१८. महाजन टी. टी., पूर्वोक्त, पृ. २२५

१९. दि केंब्रीज इकॉनॉमिक हिस्ट्री ऑफ इंडिया व्हा.२, पृ. ३४२

२०. नाईटिंगल पामेला - ट्रेड इँड एम्पायर इन वेस्टर्न इंडिया, १७८४-१८०६, पृ. २२,२३

२१. कित्ता, पृ. २३

२२. कित्ता, पृ. २४

२३. दी गॅझेटिअर ऑफ बाँबे सिटी अँड आयलंड, व्हॉ. २, पृ. ४४६-५२

२४. मिलबर्न डब्ल्यू. - पूर्वोक्त, व्हा. १, पृ. १७३,१७४

२५. आगसकर एम्. एस्., पूर्वोक्त, पृ. १३१

२६. कित्ता, पृ. ३३३

२७. दी गॅझेटिअर ऑफ बाँबे सिटी अँड आयलंड, व्हा. १, पृ. ३९१

२८. कित्ता, पृ. २६६

२९. मडगांवकर गो. ना. - 'मुंबईचे वर्णन', पृ. १६१

३०. दी गॅझेटिअर ऑफ बाँबे सिटी अँड आयलंड, व्हा. १, पृ. १५५,५६

३१. कित्ता, पृ. १४५

३२. मडगांवकर गो. ना. - पूर्वोक्त, पृ. ९९

३३. सिलेक्शन फ्रॉम पेशवा दप्तर व्हा. ३०, नं. ३३९

३४. महाराष्ट्र अर्काइव्हज् - बुलेटिंग ऑफ डिपार्टमेंट ऑफ अर्काइव्हज, नं. ३, १९६८ (कल्याण रेसिडेंसी डायरी) नं. १४, पृ. ६३

३५. कित्ता - लेटर फ्रॉम बाँबे टू कल्याण डेटेड २७ फेब्रुवारी १७८१ पृ. ८

३६. कित्ता

३७. कित्ता, पृ. २२

३८. कित्ता, पृ. २६

३९. कित्ता, पृ. २

४०. डायरिज व्हा. ९, पृ ४१६

४१. कल्याण रेसिडेंसी डायरी नं. १४, पूर्वोक्त , पृ. १३

४२. गॅझेटिअर ऑफ बाँबे प्रेसिडेन्सी, वहा. १०, पृ. ३२१

४३. कित्ता, पृ. ३२०-२१

४४. देसाई डब्ल्यू.एस्. बाँबे अँड द मराठाज्, पृ. १३६

४५. बाणकोट डायरी व्हा. ७९७ (१७५६ ते १७८५) अप्रकाशित, पृ. १,२

४६. देसाई डब्ल्यू. एस्., पूर्वोक्त, पृ. १५१-२

४७. कित्ता

४८. बाणकोट डायरी नं. ७९७ लेटर डेटेड १३ मे १७५६

४९. कित्ता - लेटर डेटेड ६ जानेवारी १७५६

५०. मुखर्जी,राधाकमल - दी राईज अँड फॉल ऑप दी ईस्ट इंडिया कंपनी, पृ. ९९

५१. भावे व्ही. के. - पेशवेकालीन महाराष्ट्र, पृ. २५१-२

५२. महाजन टी. टी. - पूर्वोक्त, पृ. २५२

५३. डायरीज २, पृ. १४०

५४. शास्त्री के. अे. निलकंठ - एक हिस्ट्री ऑफ साऊथ इंडिया, पृ. ३३६

५५. गॅझेटिअर ऑफ बाँबे प्रेसिडेन्सी, व्हा. २४, पृ. २८६

५६. डायरीज ३, पृ. २६०, ३२२

५७. डायरीज ८, पृ. ४३८

५८. डायरीज ७, सनद ४७४

५९. डायरीज ६, सनद ४३८

६०. महाराष्ट्र स्टेट गॅझेटिअर - कुलाबा डिस्ट्रीक्ट, पृ. ९१५

६१. कित्ता, पृ. ९११

६२. डायरीज ७, सनद ४७९

६३. कित्ता

६४. महाजन टी. टी., पूर्वोक्त, पृ. २५५

६५. कित्ता, पृ. २५६

६६. महाराष्ट्र स्टेट गॅझेटिअर, रत्नागिरी डिस्ट्रीक्ट, पृ. ७८७

६७. गॅझेटिअर ऑफ बाँबे प्रेसिडेन्सी, व्हा. १०, पृ. ३५९

६८. महाजन टी. टी., पूर्वोक्त, पृ. २५३

६९. भावे व्ही. के., पूर्वोक्त, पृ. २७२

७०. डायरीज व्हा. १, नं. २८५

७१. मुखर्जी, राधाकमल, पूर्वोक्त, पृ. ७५

७२. देसाई डब्ल्यू. एस्.,पूर्वोक्त, पृ. २२९

७३. पेशवा दप्तर,भाग ३, पृ. ३२५

७४. कित्ता, पृ. ३२६

७५. कित्ता, पृ. ३३३-७, ३३७-९ इ.

७६. कित्ता, पृ. ३२२

७७. दिवेकर व्ही. डी., पूर्वोक्त, पृ. ७२

७८. जोशी एस्. एन्., महाराष्ट्र राज्यातील कांही घाट मार्ग, चौक्या, भाग इ.सं.मं. त्रैमासिक, एप्रिल/जुलै, १९५४, पृ. १ ते ३०

७९. शिवचरित्र साहित्य भाग ५ (पुणे १९४२) डॉक्युमेंट ९१९

८०. जोशी एस्. एन्., पूर्वोक्त

८१. पेशवा दप्तर, भाग ६, पृ. २९१

८२. पेशवा दप्तर, भाग ७, पृ. ६८

८३. पेशवा दप्तर, भाग ३, पृ. ३७३-५, भाग ५, पृ. २०१-७, भाग ७,पृ. ११५-९

८४. पेशवा दप्तर, भाग ६, पृ. ७५

८५. पानसे एम्. जी., यावदकालीन महाराष्ट्र १००० ते १३५० (मुंबई १९६३) पृ. ५९

८६. पेशवा दप्तर, भाग ६, पृ. ५९-६० (सन १७८१-८२)

८७. पेशवा दप्तर भाग ७, पृ. ६९ (सन १७६३-६४), पृ. २७८ (सन १७६९-७०)

८८. पेशवा दप्तर भाग २, पृ. १३९

८९. दिवेकर व्ही. डी., पूर्वोक्त, पृ. ७७

९०. कित्ता

९१. कित्ता

९२. कित्ता

९३. कित्ता, पृ. ७८

९४. कुलकर्णी ए. आर., महाराष्ट्र इन द एज ऑफ शिवाजी, पुणे, १९६९

९५. दिवेकर व्ही. डी., पूर्वोक्त, पृ. ८२

९६. कित्ता, पृ. ८३

९७. कित्ता

९८. कित्ता, पृ. ८४

९९. ऐतिहासिक लेख संग्रह, व्ही. व्ही. खरे (संपा) व्हा. ५