

International Multidisciplinary
Research Journal

*Indian Streams
Research Journal*

Executive Editor
Ashok Yakkaldevi

Editor-in-Chief
H.N.Jagtap

Indian Streams Research Journal is a multidisciplinary research journal, published monthly in English, Hindi & Marathi Language. All research papers submitted to the journal will be double - blind peer reviewed referred by members of the editorial board. Readers will include investigator in universities, research institutes government and industry with research interest in the general subjects.

Regional Editor

Manichander Thammishetty

Ph.d Research Scholar, Faculty of Education IASE, Osmania University, Hyderabad.

Mr. Dikonda Govardhan Krushanahari

Professor and Researcher ,

Rayat shikshan sanstha's, Rajarshi Chhatrapati Shahu College, Kolhapur.

International Advisory Board

Kamani Perera

Regional Center For Strategic Studies, Sri Lanka

Mohammad Hailat

Dept. of Mathematical Sciences, University of South Carolina Aiken

Hasan Baktir

English Language and Literature Department, Kayseri

Janaki Sinnasamy

Librarian, University of Malaya

Abdullah Sabbagh

Engineering Studies, Sydney

Ghayoor Abbas Chotana

Dept of Chemistry, Lahore University of Management Sciences[PK]

Romona Mihaila

Spiru Haret University, Romania

Ecaterina Patrascu

Spiru Haret University, Bucharest

Anna Maria Constantinovici

AL. I. Cuza University, Romania

Delia Serbescu

Spiru Haret University, Bucharest, Romania

Loredana Bosca

Spiru Haret University, Romania

Ilie Pintea,

Spiru Haret University, Romania

Anurag Misra

DBS College, Kanpur

Fabricio Moraes de Almeida

Federal University of Rondonia, Brazil

Xiaohua Yang

PhD, USA

Titus PopPhD, Partium Christian University, Oradea,Romania

George - Calin SERITAN

Faculty of Philosophy and Socio-Political Sciences Al. I. Cuza University, Iasi

.....More

Editorial Board

Pratap Vyamktrao Naikwade

ASP College Devrukh,Ratnagiri,MS India Ex - VC. Solapur University, Solapur

Iresh Swami

Ex - VC. Solapur University, Solapur

Rajendra Shendge

Director, B.C.U.D. Solapur University, Solapur

R. R. Patil

Head Geology Department Solapur University,Solapur

N.S. Dhaygude

Ex. Prin. Dayanand College, Solapur

R. R. Yalikal

Director Managment Institute, Solapur

Rama Bhosale

Prin. and Jt. Director Higher Education, Panvel

Narendra Kadu

Jt. Director Higher Education, Pune

Umesh Rajderkar

Head Humanities & Social Science YCMOU,Nashik

Salve R. N.

Department of Sociology, Shivaji University,Kolhapur

K. M. Bhandarkar

Praful Patel College of Education, Gondia

S. R. Pandya

Head Education Dept. Mumbai University, Mumbai

Govind P. Shinde

Bharati Vidyapeeth School of Distance Education Center, Navi Mumbai

G. P. Patankar

S. D. M. Degree College, Honavar, Karnataka

Alka Darshan Shrivastava

Shaskiya Snatkottar Mahavidyalaya, Dhar

Chakane Sanjay Dnyaneshwar

Arts, Science & Commerce College, Indapur, Pune

Maj. S. Bakhtiar Choudhary

Director,Hyderabad AP India.

Rahul Shriram Sudke

Devi Ahilya Vishwavidyalaya, Indore

Awadhesh Kumar Shirotiya

Secretary,Play India Play,Meerut(U.P.)

S.Parvathi Devi

Ph.D.-University of Allahabad

S.KANNAN

Annamalai University,TN

Sonal Singh,

Vikram University, Ujjain

Satish Kumar Kalhotra

Maulana Azad National Urdu University



रेल्वे विस्तार आणि मध्यप्रांतातील वनांचे शोषण एक ऐतिहासिक विश्लेषण

पल्लवी स. ताजने

सारांश

ब्रिटिशांच्या आर्थिक व राजनितिक हितासाठी त्यांनी भारतात रेल्वे योजना आणली. पण भारतीय रेल्वेची निर्मिती ही भारतीय वनसंवर्धनासाठी ऐतिहासिक दृष्ट्या निर्णायक क्षण ठरला. संपूर्ण भारतात रेल्वेचा हळूहळू विस्तार झाला आणि रेल्वेच्या विस्तारासाठी ब्रिटिशांनी भारतीय वनांवर भार टाकला. ब्रिटिशांनी मध्यप्रांतात रेल्वे योजना आणली रेल्वे निर्मिती साठी मध्यप्रांतातील वनांमधून रिलपर्स, लॉग, रेल्वेचे डबे, माल डबे, इंधन इ. साठी लाकडांचा वापर होत असे. त्यासाठी रेल्वे विकासाच्या वेळी ब्रिटिशांनी आपले वनधोरण व्यापारिक दृष्टीने बदलविले आणि वनधोरणाने वनांचे मोठे नुकसान झाले.

प्रस्तावना

पर्यावरणीय इतिहासाचा अभ्यास गेल्या काही दशकांमध्ये मोठ्या प्रमानात होत आहे. सुरवातीला भारतात पर्यावरणीय इतिहासाने वसाहतिक वनसंपत्तीच्या व्यवस्थापनावर मुख्यत वनांवर लक्ष केंद्रित केले याबद्दल रामचंद्र गुहा यांनी असे म्हटले की,

“British Rule was identified as marking a watershed in the ecological history of India”¹

रामचंद्र गुहा यांनी या विषयावर बरेच काम केले ‘Forestry in British and post British India A Historical Analysis’ या शोधनिबंधात रेल्वे विस्ताराचा वनांवरील परिणामाबद्दल संशोधनात्मक लिखान केले गेले तसेच जनबामत यांनी सुध्दा या विषयावर संशोधन केले. भारतीय रेल्वे विस्ताराचा येथील वनांवर काय परिणाम झाला याचा अभ्यास फार महत्त्वाचा आहे. त्यामुळे ब्रिटिशकालीन मध्यप्रांताच्या संदर्भात विषयाचा विचार करून हे संशोधनात्मक लिखान केले गेले. सुरवातीला ब्रिटिशांना भारतातील वनांबद्दल फारशी उत्सुकता नव्हती. पण जेव्हा इंग्लंडमधील वने नाहीशी झाली तेव्हा इंग्रजांनी

वसाहती मधील वनांवर लक्ष केंद्रित केले. त्यात भारत ही सुध्दा ब्रिटिशांची वसाहत होती. जी वनसंपत्तीने परिपूर्ण होती. ब्रिटिशांना भारतातील त्याच्या गरजा पूर्ण करण्यासाठी सुध्दा येथील वनांचा उपयोग झाला इंग्रजांच्या आर्थिक व राजनितिक बळकटीसाठी केलेल्या सुधारणांचा बराच भार येथील वनसंपत्तीवर पडला. त्यात इमारतीचे बांधकाम, पुल, रस्ते, रेल्वे, विज, दळणवळणाची साधने इ. सुधारणांचा परिणाम सकारात्मक होताच पण तो ब्रिटिशांनी येथील वनांच्या न्हासावर मिरविला पण ही सुधारणेची वाट अर्थातच भारतीयांच्या हितासाठी नव्हती तर ती इ.स 1857 च्या उठावाने निर्माण झालेल्या दळणवळणाच्या साधनांच्या गरजेसाठी व वसाहतिक व्यापारासाठी निर्माण केल्या होत्या. ब्रिटिशांच्या या सुधारणेतील रेल्वे योजनेचा सर्वात जास्त प्रभाव भारतावर पडला. हा प्रभाव सकारात्मक होता तसाच तो नकारात्मक सुध्दा होता. रेल्वे आणि भारतीय वने यांचा संबंध ऐतिहासिक विश्लेषणाच्या दृष्टीने फार

महत्त्वाचा आहे. मध्यप्रांतात ब्रिटिशांनी रेल्वेची सुरवात केली पण या रेल्वेच्या येथील स्थानिक वनातील लाकडांची गरज वाटली. प्रस्तुत शोधनिबंधात ब्रिटिशांना रेल्वे योजनेची गरज का निर्माण झाली आणि रेल्वे निर्मितीसाठी ब्रिटिशांनी मध्यप्रांतात केलेले प्रयत्न आणि ब्रिटिशांचे रेल्वे विकासासाठी पुरक वनधोरणाचा अभ्यास केला गेला. या शोधनिबंधाचे दोन भाग केले असून पहिल्या भागात ब्रिटिशांना भारतात रेल्वेची आवश्यकता कशा परिस्थितीत जाणवली यावर प्रकाश टाकला जाईल. दुसऱ्या भागात मध्यप्रांतात रेल्वेचा विस्तार कसा झाला, याचा अभ्यास केला गेला आणि मध्यप्रांतातील रेल्वे विस्तारा साठी वनधोरण कसे बदलविले याचा विचार केला गेला या सर्व रेल्वे व वन धोरणाचे मध्यप्रांतातील वनांवर काय परिणाम झाले याचा अभ्यास करून निष्कर्ष काढल्या जाईल.

भारतात आणि विशेषत मध्यप्रांतात रेल्वेची आवश्यकता

ब्रिटिशांनी भारतावर वसाहतिक राज्य केले. त्यामागील सुरवातीला त्यांचा



उद्देश हा 'व्यापारीक वसाहतीचा' होता. याच व्यापारीक उद्देशाने आलेल्या ब्रिटिशांनी येथील स्थानिक राजांकडून प्रशासकीय अधिकार मिळविले. त्यामुळे आतापर्यंत फक्त व्यापारिक हित असणाऱ्या ब्रिटिशांना भारतात प्रशासकीय दृष्टीने सुध्दा सक्षमीकरणाची गरज वाटली.

ब्रिटिशांनी रेल्वे योजना आपल्या आर्थिक आणि प्रशासकीय बळकटीसाठी आणली. भारतातील ब्रिटिशांचे वसाहतीकरण म्हणजे भारतातून ब्रिटनला आवश्यक सर्व गरजांचे दोहन होय.

“The beginning of the nineteenth century, British industries had become very productive and required more and more markets for their products and more and more raw materials for which Britain become to look in her colonies such as india”.²

अशा प्रकारे 19 व्या शतकाच्या उत्तरार्धात व्यापार हा भारतातील कच्चा मालासाठी शोषणाचा सर्वात महत्त्वाचा मार्ग होता.³ इ.स. 1857 च्या उठावानंतर जेव्हा ब्रिटिशांची प्रत्येक विभागीय व्यवस्था त्याच्या गुडघ्यावर आली, तेव्हा महसूल वसुलीवर सर्वच विभागांना भर द्यावा लागला पण हा सर्व महसूल जमीन महसूल किंवा प्रादेशिक विस्तारातून करण्यापेक्षा व्यापारातून करणे ब्रिटिशांना योग्य वाटले.⁴ पण व्यापारातून जास्तीत जास्त महसूल वसुलीसाठी व्यापारात जलदता आणण्यासाठी वाहतुकीच्या जलद साधनांची गरज निर्माण झाली.

इ.स. 1857 च्या उठावानंतर ब्रिटिशांची प्रशासकीय स्थैर्याला जबर धक्का बसला. त्यामुळे यावर उपाययोजना म्हणून ब्रिटिशांना भारतातील सर्व प्रांतात आपल्या त्वरीत मदतीची संपर्काची गरज निर्माण झाली या दोन्ही दृष्टीकोनातून ब्रिटिशांना भारतात रेल्वेची गरज जाणवली. त्यामुळे इ.स. 1853 मध्ये रेल्वेची सुरवात केली. व हळुहळु त्याचा विस्तार झाला.

मध्यप्रांतात रेल्वेची सुरवात करण्याचे कारण म्हणजे हा प्रांत भौगोलिक दृष्टीने याचे महत्त्व मोठ्या प्रमाणात होते. ब्रिटिश कालीन बॉम्बे व कलकत्ता तसेच दिल्ली आणि मद्रास मार्गावरील रेल्वेमार्ग मध्यप्रांतातूनच जावे लागणार होते. जबलपूर व नागपूर यासारखी शहरे त्या दृष्टीने फार महत्त्वाची ठरली. जबलपूर ब्रदल कॅप्टन जे.फोरसेंथ याने वर्णन केले आहे.

“Jabbalpur is now rather an important place, being the point of junction of the two lines of railway which between them connect the political with the commercial capital of india, Calcutta with Bombay, and over which pass all the passengers and much of the goods, in transit in between England and upper india”⁵

तसेच ब्रिटिशांनी शेतीचे व्यापारीकरण केल्याने येथील कापसाचे उत्पादन सक्तीने केल्या गेले. येथील जमीन कापूस उत्पादनासाठी अनुकूल असल्याने फार मोठ्या प्रमानात कापसाचे उत्पादन या प्रांतात होत असे. हा कापूस कच्चा माल म्हणून ब्रिटिशांना आवश्यक होता या कच्चा मालासाठी जलद वाहतूकीच्या साधनाची गरज होती 6 त्याच प्रमाणे या भागात मोठ्या प्रमानात कोळसा खानी होत्या. कोळसासाठी सुध्दा रेल्वेची गरज ब्रिटिशांना वाटली.

भारतातील व मध्यप्रांतातील रेल्वेचा विस्तार व पुरक वनधोरण –

भारतात रेल्वेच्या स्थापनेमागे ब्रिटिशांचा आर्थिक, सांस्कृतिक, राजकीय हेतू होता. त्यामुळे त्याच्या विस्ताराकडे ब्रिटिशांना लक्ष द्यावे लागले.

तक्ता – भारतातील रेल्वेचा विस्तार ;इ.स.1853 – 1910)

वर्ष	मैल	खर्च (रु –लाख)	निव्वळ कमाई (रु – लाख)
1853	32	3.8	0.05
1860	1.349	266.6	3.0
1870	7.678	900.0	30.3
1880	14.745	1.285.7	63.9
1890	26.395	2.136.7	103.6
1900	39.834	3.216	136.5
1910	51.658	4.390.5	239.9

Source : Government of india “History of Indian Railway” Delhi 1946, P – 214

या रेल्वेच्या विस्तारासाठी लागणाऱ्या लाकडाच्या आवश्यक मागणीसाठी ब्रिटिशांना मोठ्या प्रमाणात येथील स्थानिक वनांवर अवलंबून राहावे लागले. वनविभागाच्या मार्फत पी.डब्ल्यू.डी. व रेल्वे विभागाच्या आवश्यक गरजा पूर्ण केल्या जात. रेल्वे विस्ताराच्या सुरवातीच्या काही वर्षात उपलब्ध वनांवर जास्तीत जास्त प्रमानात भार टाकला गेला. रेल्वे बांधणीच्या सुरवातीच्या काळात परिस्थिती फार बिकट झाली याचे वर्णन स्टेबिंग यानी केले.

“While Great chunks of forest were destroyed to meet the demand for railway sleepers, no supervision far was exercised over the felling operation; a large number of trees was felled and lay rotting on the ground.”⁷

महत्त्वाचे म्हणजे सुरवातीपासून वनविभागाचे धोरण हे जास्तीत जास्त महसूल व साम्राज्यीक हेतूच्या गरजा पूर्ण करण्याच्या

तत्वावर अवलंबून होत्या किंवा इन्स्पेक्टर जनरल ऑफ फॉरेस्ट याने कृषी आयोगासमोर असे विश्लेषण केले की

“The forest Department has always been considered a commercial department and revenue only come from large timber forests it was forced to neglect shrub forest and pasture under its control.”⁸

अशाप्रकारे रेल्वेच्या आवश्यक गरजा वनविभागामार्फत पूर्ण होत होत्या. इ.स.1864 मध्ये वनविभागाच्या स्थापनेनंतर टी.डब्ल्यू. वेबर या अधिकाऱ्याने आपल्या पुर्वस्मृतीच्या आधारावर पुढे असे म्हटले होते की

“The Forest department was started because government become aware that the magnificent forests of India and Barma were being worked by private enterprise in a reckless and wasteful and were likely to become exhausted if supervision were not exercised.”⁹

पण हा सर्वात कठीन क्षण हा होता जेव्हा भारतातील तीन इमारती लाकूड साग, साल, आणि देवदार ही तिन्ही लाकडाचे प्रकार त्याच्या नैसर्गिक स्थितीतच रेल्वे स्लिपर्स साठी वापरण्यास योग्य होते. आणि त्यापैकी साल आणि साग हे दोन्ही प्रकार रेल्वे मार्गाच्या जवळपास उपलब्ध होते.¹⁰ याचा अर्थ रेल्वेसाठी आवश्यक असणारे झाडांचे प्रकार हे भारतात उपलब्ध असल्याने आणि इंग्लंडमधील वने आधीच ब्रिटिशांनी नष्ट केल्याने ब्रिटिशांना भारतीय वनांमधूनच रेल्वे उभारणीसाठी लाकूड फाटा घ्यावा लागला आणि तेच त्यांना आर्थिक दृष्टीने योग्य वाटले.

रेल्वेच्या लाकूडफाट्याच्या मागणी संदर्भात एच. क्लेघोर्न आणि डब्ल्यू. एच. एलेन यांनी ‘First and by far the most formidable’¹¹ असा शब्द वापरला जो भारतीय विरळ जंगलासाठीच होता. त्यामुळे 19 व्या शतकाच्या उत्तरार्धात रेल्वेच्या विस्तारासाठी लाकडी स्लिपर्सची मागणी केल्याने प्रांतीय वनांच्या न्हास झाला. आणि यात इ.स. 1860 ते 1875 चा काळ महत्वाचा होता. ब्रिटिश काळात जंगलतोडीचे सर्वात महत्त्वाचा कारण म्हणजे भारतातील वसाहतीक राज्यातील रेल्वेचा विस्तार होय.

अशा प्रकारे इ.स. 1853 ते 1884 दरम्यान झालेला रेल्वेचा विस्तार भारतीय व प्रांतीय स्तरावरील जंगलतोडीस सर्वात जास्त कारणीभूत होता.

मध्यप्रांतात रेल्वेची आवश्यकता काढी होती या बदल आणि अभ्यास केला गेला आता मध्यप्रांतात रेल्वे योजनेचा विस्तार ब्रिटिशांच्या अविषयवाली झाला त्यात सर्वात पहिले रेल्वेची स्थापना जबलपूर भागात झाली. अलाहाबाद – जबलपूर मार्गाचे काम इ.स. 1864 च्या सुमारास झाले.¹² तसेच इ.स. 1863 – 64 च्या फॉरेस्ट अॅडमिनिस्ट्रेटिव रिपोर्ट मध्ये Great Indian Peninsula तंपसूल चा नागपूर व जबलपूर शाखेचा उल्लेख आहे.¹³ इ.स. 1904 मध्ये जेम्स वेस्टने केलेल्या उल्लेखावरून असे लक्षात येते की, रायपूर जिल्ह्यातील धामतरी ते चांदा जिल्ह्यातील वरोरा हा रेल्वे मार्ग सुद्धा ब्रिटिशांनी बांधला.¹⁴ बिलासपूर, रायपूर, नागपूर, चांदा, वर्धा, भंडारा, गोंदिया, जबलपूर इ. ठिकाणी इ.स. 1990 पर्यंत रेल्वेचा विस्तार झाला होता.¹⁵

या सर्व मार्गावर वनक्षेत्र असल्याने रेल्वे आणि वनांचा संबंध अनन्यसाधारण आहे. रेल्वे बांधणीसाठी लागणाऱ्या लाकडांचा पुरवठा हा येथील स्थानिक वनांमधून होत असे.

मध्यप्रांतात रेल्वेसाठी उपयोगात येणाऱ्या बऱ्याच झाडांच्या जाती उपलब्ध होत्या. यात साल, साग, साज, हिरडा, उंजन इ. चा उपयोग होत असे. जबलपूर डिविजन मधील छिंदवाडा जिल्ह्यातील वनातून भारतीय रेल्वेच्या नागपूर शाखेला मोठया प्रमाणात स्लिपर्स पुरवठा केल्याचा उल्लेख आहे. तसेच बोरी वनक्षेत्रातील सागाच्या स्लिपर्स संदर्भात फॉरेस्ट रिपोर्ट मध्ये असे म्हटले गेले आहे की,

“Captain Pearson states that about 650 of the finest logs were cut in these forests by Mr. Whittaker for the railway.”¹⁶

तसेच त्याचवेळी सिवनी जिल्हातील सानवनी वनक्षेत्रातील साज झाडे नागपूर मार्गावरील रेल्वे स्लिपर्सच्या भविष्यकालीन गरजांसाठी राखीव ठेवण्यात आले होते. नर्मदा वनक्षेत्रातून इ.स.1860 ते 1862 या काळात 1,50,000 सागाचे लॉग (Log) व स्लिपर्स कापल्याचे त्याच्या महसूल वसुलूवरून लक्षात येते.¹⁷ जेव्हा या क्षेत्रात मोठया लाकडाचा तुटवडा निर्माण झाला तेव्हा जी.आय.पी. व इ. आय रेल्वेच्या जबलपूर शाखेच्या जवळपास असलेल्या नर्मदा वनक्षेत्रातून किफायतशीर किमतीत रेल्वेला स्लिपर्सच्या नुतनीकरणासाठी लाकडाचा पुरवठा झाला.¹⁸

चांदा जिल्ह्यातील वनक्षेत्रा सुद्धा रेल्वेच्या विस्तारात उपयोगी पडले. मोहुर्ली वनक्षेत्रातून कॅप्टन स्टेवर्ट याने या क्षेत्रातून काही झाडे कापून त्याचा नागपूर रेल्वे शाखेला पुरवठा केला होता पण या पेक्षाही जास्त लाकूडफाटा अहेरी क्षेत्रातून उपलब्ध होता. आणि हे क्षेत्र सागासाठी महत्वाचे असून विपूल प्रमाणात उपलब्ध होते. या वनक्षेत्रातील उपलब्ध होऊ शकणाऱ्या लाकडांचा नागपूर शाखेतील रेल्वे स्लिपर्सच्या नुतनीकरणासाठी योग्य उपयोग करता येणाऱ्या विचार स्टेवर्ट या चांदयाच्या वनाधिकाऱ्याने लिहून कळविला होता.

सेन्ट्रल प्रोविन्स फॉरेस्ट रिपोर्ट 1863 – 64 मध्ये पिरसन यांनी वनाधिकाऱ्याच्या लाकूडफाट्याच्या पुरवठ्याबद्दल निर्माण झालेल्या संभ्रमाविषयी असे म्हटले आहे,

“The question has been asked how far it is the duty of forest officer to supply the railway and public department with timber it will endeavor as far as the data at my disposal admit, to show what has been done in this respect.”¹⁹

तक्ता – रेल्वे विस्तारासाठी मध्यप्रांतातील जंगलातून लाकूडफाट्याचा पुरवठा इ.स.1860 –1862

वनक्षेत्र	स्लिपर्स / लॉग	झाडांच्या जाती
मंडला	15,000	साग
बैनूल	25000 स्लिपर्स, 3000 लॉग	साग
उत्तर सातपूडा	1,15,000 स्लिपर्स,	साज उंजन

Source : Forest Administrative Report of C.P. 1863 – 64

रेल्वे विस्तारासाठी मध्यप्रांतात वनविभागाकडे रेल्वे विभागामार्फत लाकूडफाट्याची जशी मागणी होती तशीच खाजगी कंत्राटदारांकडून सुध्दा मध्यप्रांतातील वनांमधून रेल्वे कंपन्यांना स्लिपर्स व लॉगचा पुरवठा करण्यासाठी लाकडांची मागणी होती. त्यासाठी खाजगी कंत्राटदार वनविभागा सोबत करार करून त्यानुसार ठरलेला लाकूडफाटा तोडून रेल्वे विभागाला विकत असे. यात जसे इंग्रज कंत्राटदार होते तसेच भारतीय ही होते. पण या कंत्राटदार बाबत सुध्दा सारखे नियम दिसत नाही. एकीकडे जेव्हा जबलपूर शाखेसाठी वासुदेव या कंत्राटदाराला 80,000 वेगवेगळ्या प्रकारच्या लाकडी स्लिपर्सच्या कटाईची मान्यता दिल्या गेली होती. तर दुसरीकडे बैतूल वनक्षेत्रातून हूड, विन्टन, मिल यासारख्या इंग्रज कंत्राटदाराना अमार्यादित स्लिपर्सच्या कटाईची मान्यता दिली होती. त्यामुळे अशा पद्धतीने आधीच रेल्वे मागण्यांचा भार वनावर पडलेला असतांना खाजगी कंत्राटदारांकडून सुध्दा वनांचा न्हास होत होता.

पिअरसन सारखा अधिकारी जेव्हा आपल्या रिपोर्टमध्ये पुढील उल्लेख करतो.

“From the Baitool forests, the following timber has, during the last four years been made available for Nagpur and Jubbulpore branch of the Great Indian Peninsula Railway. Mr. Whittaker had permission from deputy commissioner to cut 30,000 teak trees. He supplied to the Nagpur branch of the railway at Gumrawutte 25,000 Sleepers, and 3,000 teak logs. As stated above there is nothing left now in the Baitool Forests except saplings short and damaged timber.”²⁰

वनविभागाच्या अधिकाऱ्याकडून वार्षिक अहवालात आलेला असा शेरा हा रेल्वेमुळे झालेल्या वनाच्या स्थितीचे उत्तम उदाहरण होय. रेल्वेकडून झालेली मोठ्या प्रमाणातील लाकूडफाट्याची मागणी तिथे झाल्याने संपूर्ण देशात हा प्रश्न निर्माण झाला त्यामुळे जंगलातून रेल्वे विभागाच्या गरजा भागवितांना मात्र देशाच्या सामान्य गरजा पूर्ण होऊ शकला नाही.

अशाप्रकारे रेल्वे विभागाची लाकडाची मागणी सतत सुरुच होती. रेल्वेच्या नुतनीकरणासाठी, विस्तारासाठी नेहमीच रेल्वेचे काम सुरू राहिले व त्याने भारतातील वने प्रभावित होत राहिली. ब्रिटिशांनी वनविभागाची स्थापना केल्याने सर्रासपणे चालविलेली वनाची कत्तल थोड्या मोठ्या प्रामाणत कमी झाली. वनविभागामार्फत शास्त्रीय व व्यवस्थित वनसंवर्धनाची नवी पद्धत समोर आली. आणि या माध्यमातून सुनियोजित काम चालले. पण विविध विभागाकडून आवश्यक लाकडांचा पुरवठा पुढील काळात झाला पण त्या बदल्यात वनाच्या संवर्धनासाठी सुध्दा काम झाले. सुरवातीला लाकूड कटाईचे शास्त्रीय ज्ञान येथील अधिकाऱ्यांना नव्हते पण अधिकाऱ्यांच्या प्रशिक्षणानंतर मात्र मोठ्या प्रमानात लाकडांची योग्य कटाई केल्या गेली. त्यामुळे पुर्वी लाकूड कटाईच्या पद्धतीने मोठ्या प्रमानात वाया जाण्याच्या प्रकारावर नंतर आळा बसला.

ब्रिटिशांच्या रेल्वे उभारणीच्या व ब्रिटिश भारतात असे पर्यंत त्याच्या विस्तारासाठी लागलेला लाकूडफाटा हा येथील स्थानिक वनांमधूनच उपलब्ध झाल्याची विविध उल्लेख अभ्यासातून समोर आले आहेत त्यामुळे अर्थातच एवढ्या मोठ्या प्रमानात झालेल्या रेल्वेच्या विस्तारासाठी तेवढ्या मोठ्या प्रमानात वनांचा न्हास झाला. त्याचा परिणाम येथील पर्यावरणावर, जनजीवनावर विशेषतः स्थानिक वनवासी व आदिवासीवर नक्कीच झाला. त्याच्या दैनंदिन गरजांवर मोठ्या प्रमाणात वनविभागाने प्रतिबंध घातले. आदिवासी उठाव म्हणजे या अन्यायाचाच संघटीत आक्रोश होय.

संदर्भ सुची :

1. Rachandra Guha Forestry in British and post British India – A Historical Analysis
2. Pallavi V. Das, Railway expansion and its impact on forests in colonial India 1853-1854, The Ohio State University 2002 p-7
3. Cain P.J and A.G. Hopkins. 1993 British Imperialism Innovation and Expansion 1688-1914, London and New York: Longman P-333
4. Ramchandra Guha and Madhav Gadgil, The Fissured land An Ecological History, Oxford University Press P-124
5. Captain J. Forsyth, The Highland of Central India, Chapman and Hall: London 1889 Page No-21
6. Railway letter from court of Directors, 1852-53: 382-383
7. Stebbing, The Forest of India, London 1922-27 vol I PP 298-99

8. Anonymous 1927, Report of The Royal commission of Agriculture HMSO ,London Page-256
9. T.W.Webber,"The Forest of Upper India and their Inhabitant London".1902 ppxii-xiii
10. Ramchandra Guha and Madhav Gadgil, The Fissured land oxford University press p -107
11. H.Cleghorn, W.H.Allen, Forest and Gardens of South India London, 1860 P-60
12. Progress Report of Forest Administration in the Central province 1863-64 By Caption G.F.Pearson
13. fdRrk
14. James W.Best, Forest life in India, P-13
15. Imperial Gazelteer Atlas of India
16. Progress Report of forest Administration in the central Province 1863-64 By Coplain G.F.Pearson
17. fdRrk - P-63
- 18- fdRrk - P-63
- 19- fdRrk - P-68
- 20- fdRrk - P-68

Publish Research Article

International Level Multidisciplinary Research Journal

For All Subjects

Dear Sir/Mam,

We invite unpublished Research Paper, Summary of Research Project, Theses, Books and Book Review for publication, you will be pleased to know that our journals are

Associated and Indexed, India

- ★ International Scientific Journal Consortium
- ★ OPEN J-GATE

Associated and Indexed, USA

- Google Scholar
- EBSCO
- DOAJ
- Index Copernicus
- Publication Index
- Academic Journal Database
- Contemporary Research Index
- Academic Paper Database
- Digital Journals Database
- Current Index to Scholarly Journals
- Elite Scientific Journal Archive
- Directory Of Academic Resources
- Scholar Journal Index
- Recent Science Index
- Scientific Resources Database
- Directory Of Research Journal Indexing

Indian Streams Research Journal
258/34 Raviwar Peth Solapur-413005, Maharashtra
Contact-9595359435
E-Mail-ayisrj@yahoo.in/ayisrj2011@gmail.com
Website : www.isrj.org