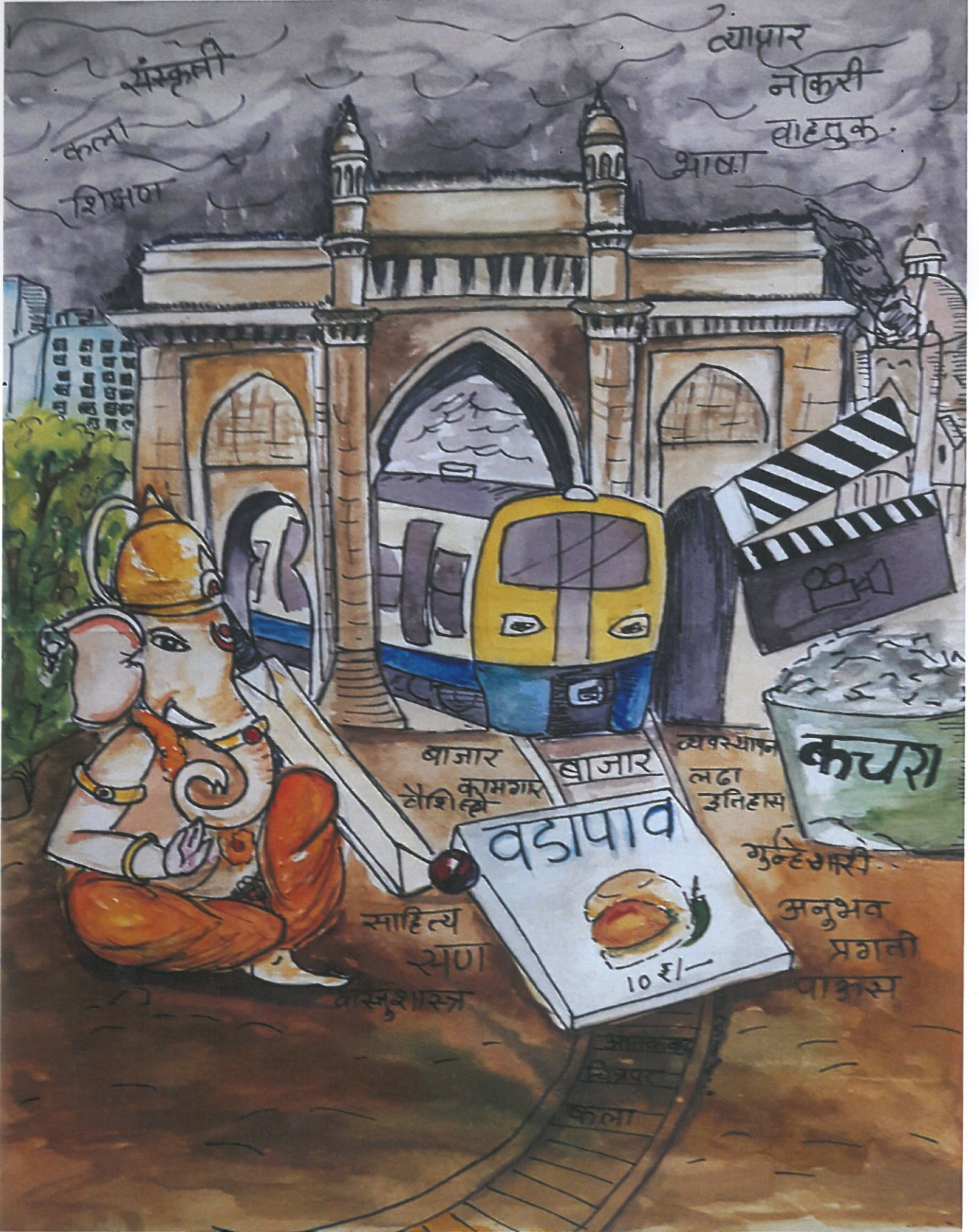


# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७





आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

# आशय

मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* २० वर्षांची अव्याहत परंपरा

---

संस्थापक, संपादक -

डॉ. वीणा सानेकर,

मराठी विभाग प्रमुख व कार्याध्यक्ष, मराठी प्रबोधन.

सहाय्यक संपादक -

प्रा. अभिजित देशपांडे,

सहा. प्राध्यापक, मराठी विभाग व समिती सदस्य, मराठी प्रबोधन

विद्यार्थी संपादन समिती -

रूपाली शिंदे, रत्ना मगरे,

अंजना कांबळे, नितेश शिंदे.

मुखपृष्ठ - यज्ञाक्षी कुलकर्णी

प्रकाशन दिनांक -

९ ऑगस्ट २०१७

प्रमुख अतिथी

प्राचार्या डॉ. सुधा व्यास,

अभिनेते अक्षय शिंपी व धनश्री खंडकर.



आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

# आशय

मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* २० वर्षांची अव्याहत परंपरा

## मुंबई विशेषांक

- |  |                     |
|--|---------------------|
| १. सफाई कामगारांच्या समस्या            | राकेश विलास पाटील   |
| २. सर्वसमावेशक मुंबई                   | ऋतुजा सुर्वे        |
| ३. मुंबईसाठी संयुक्त महाराष्ट्राचा लढा | आकाश ओव्हाळ         |
| ४. मुंबईची वैशिष्ट्ये                  | (संकलित)            |
| ५. मुंबईतील कचऱ्याचे व्यवस्थापन        | (संकलित)            |
| ६. मुंबईची चित्रपटसृष्टी               | पल्लवी गोतपगार      |
| ७. मुंबई - एक व्यामिश्र शहर            | रुपाली विठ्ठल शिंदे |
| ८. मुंबईतील वृत्तपत्रांचा उदय          | गौतम पवार           |
| ९. एलिफन्टाची गुहा                     | तेजस्वी कुरील       |
| १०. गिरणगाव                            | अक्षय येरम          |



# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

- |     |                                |                    |
|-----|--------------------------------|--------------------|
| ११. | आम्हा खवय्यांची मुंबई          | फाल्गुनी अजय जोशी  |
| १२. | मुंबईची आगगाडी                 | अश्विनी माने       |
| १३. | अफलातून मुंबई                  | नितेश शिंदे        |
| १४. | चायना टेम्पल                   | (संकलित)           |
| १५. | धारावीचा किल्ला                | (संकलित)           |
| १६. | एकमेवाद्वितीय गेट वे ऑफ इंडिया | नितिराज शिंदे      |
| १७. | व्हिक्टोरिया - मुंबईची शान     | (संकलित)           |
| १८. | मरीन ड्राइव्ह                  | (संकलित)           |
| १९. | मुंबईतील चोर बाजार             | (संकलित)           |
| २०. | बहुढंगी मुंबई                  | नितेश शिंदे        |
| २१. | भाऊचा धक्का                    | (संकलित)           |
| २२. | मुंबईतील बाजार                 | कोमल दवणे          |
| २३. | मुंबईचा महान शिल्पकार          | अंजना कांबळे       |
| २४. | मुंबईतील आतंकवाद               | यज्ञाक्षी कुलकर्णी |
| २५. | जर मुंबई शहर नसलं तर?          |                    |
| २६. | मुंबई आणि क्रिकेट.....!        |                    |
| २७. | मुंबईतील पाऊस                  |                    |





आशय

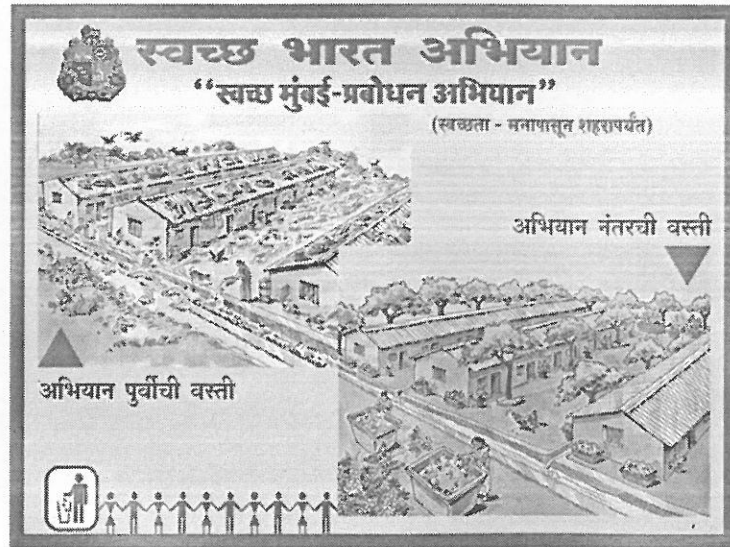
\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## सफाई कामगारांच्या समस्या

राकेश विलास पाटील, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

आपण आपलं घर, राहतो ती इमारत अतिशय स्वच्छ ठेवण्यासाठी प्रयत्नशील असतो. पण या स्वच्छतेमध्ये सफाई कामगार, कचरा वेचक यांची अतिशय मोलाची भूमिका असते. याविषयी आपण खरंच किती जाणून असतो, ही विचार करण्याजोगी बाब आहे. जेव्हा डंपिंग ग्राऊंडच्या समस्येविषयी आंदोलनाच्या बातम्या येतात तेव्हा आपल्यासाठी ती एक बातमीच उरते. कारण आपल्याला त्याची झळ पोचत नसते. पण इथे एक गोष्ट लक्षात घेणे अत्यंत गरजेचे आहे की डंपिंग ग्राऊंडची समस्या ही भस्मासुराच्या रूपात देशासमोर उभी आहे.

ब्राझील, चीन, मेक्सिकोबरोबर भारताचा कचरा निर्माण करण्यात वरचा नंबर लागतो. घनकचरा व्यवस्थापन, त्याच्यावरील प्रक्रिया या कामांत १५ ते ३० लाख जण कार्यरत आहेत. त्यात बहुसंख्य दलित महिला आहेत. मात्र, कचरा वेचक, सफाई कामगार यांना त्यांच्या समस्यांसाठी लढावे लागत आहे, कारण आजही स्वच्छ हवा, पाणी, निवारा या जगण्यासाठी आवश्यक मूलभूत सोयीसुविधांपासून वंचित असे अत्यंत कष्टप्रद, हलाखीचे जीवन ते जगत आहेत.





## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

कल्याण येथील आधारवाडी डंपिंगवळील (खरेतर डंपिंग ग्राऊंडवरीलच) अण्णाभाऊ साठेनगर वस्तीला भेट दिल्यावर आपण जगण्याचे अत्यंत कटू वास्तव अनुभवतो. डंपिंग ग्राऊंडवरील अंदाजे एक मजला उंचीच्या कचऱ्याच्या डोंगराच्या बाजूने असलेल्या कचऱ्याने आच्छादलेल्या अत्यंत गलिच्छ वाटेवरून या वस्तीत प्रवेश करावा लागतो. आत जाताना कचऱ्याच्या दुर्गंधीने पोटात ढवळून यायला लागते, डोके जड होऊ लागते आणि ही दुर्गंधी काही मिनिटांसाठी सोसणे आपल्या खरोखर आवाक्याबाहेरचे असते. आपल्या सर्व क्षमतांची इथे खरोखर कसोटी लागते. जाताना आपण किती प्रकारचा कचरा टाकतो ते सहज कळून येते. कारण छोटी मुले-मुली (साधारण ८-१० वर्षांची) एका लोखंडी सळईने सगळ्या शहराने टाकलेल्या घाणीचे वर्गीकरण करीत असतात. पिशव्या, बाटल्या, थर्मोकॉल, चपला इ. यातही प्रसाधनांचे डबे, तुटलेले रिमोट/ किंवा या गटातल्या गोष्टींना अधिक मागणी असते. त्याला साधारणपणे ८० ते ९० रु. किलो भाव मिळतो. मुले, मुली आणि महिला अतिशय कौशल्याने आणि वेगाने जे काम करीत असतात ते पाहून आपण थक्क होतो. तिथेच एक भेळवाला आणि ती भेळ खाणारी चिल्लरपिल्लर पाहून, जगण्याचे हे विरूप प्रतिबिंब पाहून अक्षरशः सुन्न होऊन जातो. मेगासिटी, स्मार्टसिटी, मुंबईचे शांघाय, गरिबांच्या कल्याणासाठी काही कोटींची योजना इ. अनेक मथळे डोळ्यासमोर तरळू लागतात. मुलांच्या क्षमतांचा विकास, क्षमताधिष्ठित शिक्षण, मुलांचा सर्वांगीण विकास, आनंददायी शिक्षण इ. आपल्या मुलांना मिळावे म्हणून चाललेला आपल्या जीवाचा आटापिटा आपण आठवू लागतो. आणि इथे ही छोटी मुले कचऱ्यातून इलेक्ट्रॉनिक्स गोष्टी शोधण्यासाठी जीवाचा आटापिटा करत होती. एकाच नाण्याच्या दोन बाजू!

समाजातील काही सजग, संवेदनशील व्यक्ती अत्यंत जागरूकपणे सभोवतालच्या परिस्थितीचे खऱ्या अर्थाने अवलोकन करीत असतात आणि मग समाजाची निकड लक्षात घेऊन आपले कार्यक्षेत्र निश्चित करतात. रिझर्व्ह बँकेतून निवृत्त झालेल्या विद्याताई धारप यांनी निवृत्तीनंतर आपल्या वेळेचा सदुपयोग करताना सामाजिक बांधीलकी जोपासण्याचे ठरवले होते. सामाजिक कार्यकर्त्यांच्या संपर्कात असल्याने आधारवाडी डंपिंग ग्राऊंडला लागून असलेल्या वस्तीमधील मुलांच्या शिक्षणाची स्थिती खूप बिकट आहे हे त्यांना पक्के माहित होते. या वस्तीत जाऊन तेथील मुलांमध्ये शिक्षणाची आवड निर्माण करण्याचे ध्येय विद्याताईंना खुणावू लागले. खरेतर



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

शिक्षणासाठी पोषक वातावरणाचा अभाव असलेल्या या वस्तीत मुलांना अक्षर ओळख करून पावसातही वर्ग घेण्यासाठी जातात. सध्या साठेनगरातील ती खोली घुशींनी पोखरली आहे आणि तेथे कोणत्याही सोयीसुविधा उपलब्ध नाहीत. आहे ती फक्त या सर्व मंडळींची प्रखर इच्छाशक्ती!

खरेतर हे काम खूप आव्हानात्मक आहे. कारण पालकांना आपण जसे जगलो तसे मुलांनी जगू नये असे वाटते. पण रोजचे जगणेच संघर्ष असल्याने त्यांनाही मर्यादा आहेत. मुलांच्या उपस्थितीत सातत्य नसते, त्यामुळे शिकवण्यात अनेक समस्या येत राहतात. इ. ४थीतल्या मुलांना अगदी मुळाक्षरांपासून सुरुवात करावी लागते. गणित, विज्ञान इ. विषय शिकवणे ही या मंडळींसाठी परीक्षाच असते. गुरू-शुक्र इथे संस्कारवर्गांतर्गत विविध स्तोत्रे, कविता, गोष्टी इत्यादी मधून मुलांना सक्षम करण्याचा प्रयत्न केला जातो. सामाजिक संस्था, दानशूर व्यक्ती यांच्या मदतीने या मुलांना शैक्षणिक साहित्य, गणवेश, दप्तर किंवा हुशार मुलांच्या शिकवणी वर्गाची फी अशाप्रकारे मदत केली जाते. या मुलांना सर्कस, जत्रा बघायला, मुंबई दर्शनची मजा अनुभवायला, मेट्रोमधून फिरायलाही नेण्यात येते. पण वयाच्या ७व्या-८व्या वर्षी कचरा विकून ५०-६० रुपये मिळवणाऱ्या या मुलांना शिकून खूप मोठं बनता येतं, हे पटवणं विद्याताई आणि त्यांच्या सहकाऱ्यांना खरोखरच आव्हान आहे. ध्येय निश्चित असले तरी ध्येयनिश्चितीकडे जाणारी वाट अवघड आहे, ही या मंडळींना जाणीव आहे. पण अवघड वाट निवडलेल्यांना त्यावर चालण्याचे भय नसते. कारण त्यांना त्यांचे ध्येय (या वस्तीतील २-३ मुलांनी तरी १०वी उत्तीर्ण व्हावे) हे सातत्याने खुणावत असते. या सर्व ध्येयप्रेरित मंडळींना, त्यांच्या प्रयत्नांना अपेक्षित यश प्राप्त होईल असा विश्वास वाटतो.

## सर्वसमावेशक मुंबई

ऋतुजा सुर्वे

सर्वांचीच 'स्वप्ननगरी' असते ही मुंबई. अशा या मुंबईची सर्वांना ओढ असते. सर्वांनाच आस असते. उद्योगांची खाण, शिक्षणाची खाण, चैनीचे जीवन, गरिबीचे जीवन, लोकांची धावपळ, वेळेचे गणित असे सगळे सांभाळत जगत असतात हे मुंबईकर.

मुंबईमध्ये विविध प्रकारच्या उद्योगांच्या सोयी उपलब्ध आहेत. सगळे लोक कामाच्या आशेने या मुंबईकडे पाहात असतात. पोटाची सोय करण्यासाठी प्रत्येकजण या मुंबईमध्ये राहत असतो. विविध क्षेत्रामध्ये शिक्षण घेऊन लोक या मुंबईमध्ये एक चांगली नोकरी करतात तर काही स्वतःचा व्यवसाय करतात. एक वेगळीच जिद्द मनामध्ये घेऊन या ठिकाणी माणसे तग धरून राहतात.

मुंबईमध्ये आपल्याला विविध प्रकारची माणसे पाहावयास मिळतात. विविध धर्माची, विविध भाषेची, विविध स्वभावाची, विविध पंथांची. काही खूप श्रीमंत, काही मध्यमवर्गीय (सामान्य) काही गरीब इत्यादी प्रकारची विविधता आपल्या या मुंबईमध्ये आढळून येते. जगामधील सर्वाधिक विविधतेने नटलेले शहर म्हणून मुंबईकडे पहिले जाते. अनेक विविधता असली तरी या मुंबईमध्ये सर्वजण आपुलकीने वागतात. भाऊबंदकीने राहतात. देवाणघेवाण करत इथे सर्व लोक आनंदाने राहतात.





महाराष्ट्राची शान असलेल्या या मुंबईमध्ये अनेक प्रकारचे 'भाई' होऊन गेले. पूर्ण मुंबईवर राज्य करण्याचे त्यांचे स्वप्न अपूर्णच राहिले. अनेकांनी या मुंबईवर राज्य करण्याचे स्वप्न बघितले पण ते पूर्ण होऊ शकले नाही. अनेक दहशतवाद्यांचे लक्ष हे केवळ मुंबईवरच असते. मुंबई बरबाद करण्यासाठी अनेकवेळा या ठिकाणी दहशतवाद्यांनी हल्ले केले. अनेकविध प्रकारे त्यांनी मुंबईवर कब्जा मिळवण्यासाठी प्रयत्न केले परंतु त्यांचे हे सर्व प्रयत्न फोल ठरले.

२६ नोव्हेंबरचा मुंबईवर झालेला दहशतवादी हल्ला ही गोष्ट कोणीही विसरू शकत नाही. २६ नोव्हेंबर २००८ ची काळ रात्र आठवली तरीही सर्वांच्याच काळजात धस्स होते. त्या नराधम कसाबला कोणीही विसरणार नाही. अनेक जवान शहीद झाले. रात्रीचा दिवस करून आपले मुंबई पोलीस त्या दहशतवादी टोळीबरोबर लढत होते आणि त्यांच्याबरोबर लढून आपल्या या स्वप्ननगरीला म्हणजेच मुंबईला त्यांनी वाचवले. खरंच त्या मुंबई पोलिसांना सलाम ! जे शहीद झाले त्या सर्वांना सलाम ! कारण त्यांच्यामुळेच आज आपण सुरक्षितपणे या ठिकाणी राहू शकतो. सीमेवर लढत असणाऱ्या जवानांना सलाम कारण त्यांच्यामुळेच आज आपण निश्चितपणे घरामध्ये शांत झोपतो.

खरंच किती हल्ले होतात, किती अडथळे येतात, किती संकटाना सामोरे जावे लागते तरीही या सगळ्यांना तोंड देऊन आपली मुंबई उभी आहे . कितीतरी संकटाना सामोरे जावून ही मुंबई परत तेवढ्याच इर्षेने याठिकाणी उभी आहे म्हणूनच अभिमान वाटतो मला की मी मुंबईमध्ये राहते. गावामध्ये राहणाऱ्या प्रत्येक व्यक्तीचे मुंबईमध्ये स्वतःचे घर असते किंवा आपण मुंबईमध्ये राहावे असे स्वप्न असते. विविध शहरांमधून ,देशांमधून, विविध प्रांतांमधून येऊन लोक आपल्या मुंबईमध्ये राहतात.मुंबईमध्ये कोणत्याही देशांतील. प्रांतांतील, शहरांतील लोक येवून राहतात. आपली मुंबई त्यांना स्वतःमध्ये सामावून घेते. विविधता असली तरीही या ठिकाणी सर्वजण प्रेमभावनेने राहतात. आनंदाने आपले जीवन जगतात.

मुंबईबद्दल लिहायचे म्हंटले तरी पाने कमी पडतील. बोलायचे म्हंटले तरी दिवस कमी पडतील. अशी ही माझी 'स्वप्ननगरी' स्वप्नांची पूर्तता करणारी 'मुंबई' आहे !!!

## मुंबईसाठी संयुक्त महाराष्ट्राचा लढा

आकाश ओव्हाळ, द्वितीय वर्ष कला.

भाषावार प्रांतरचनेत प्रांतांची रचना कशी असावी याबाबत चौकशी करण्यासाठी १७ जून १९४७ रोजी न्या.एस.के.दार यांच्या अध्यक्षतेखाली समिती नियुक्त करण्यात आली होती. दार समितीच्या शिफारसनाम्यात मुंबई स्वतंत्र ठेवण्याची शिफारस करण्यात आली.

जवाहरलाल नेहरू (J), वल्लभभाई पटेल (V), व पट्टाभिसितारामय्या (P) या तीन सदस्यांच्या नावाच्या आद्याक्षरांवर ही समिती JVP समिती म्हणून प्रसिद्ध होती. ५ एप्रिल १९४९ रोजी या समितीने आपला अहवाल सादर करताना संयुक्त महाराष्ट्रात मुंबईचा समावेश करण्यास स्पष्ट नकार दिला. या विरोधात जनजागृतीसाठी सेनापती बापट यांनी प्रभात फेऱ्यांचे आयोजन सुरू केले. आचार्य प्र. के. अत्रे यांनी मुंबई महापालिकेत ( मुंबईसह संयुक्त महाराष्ट्र झालाच पाहिजे ) हा ठराव मांडला. व तो ५० विरुद्ध ३५ या मतांनी मंजूर झाला.





# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## संयुक्त महाराष्ट्र परिषद -

रॅग्लर पुरुषोत्तम परांजपे यांच्या अध्यक्षतेखाली या परिषदेचे अधिवेशन ३० मे ते १ जून १९५४ या काळात मुंबई येथे संपन्न झाले. त्यातील चर्चेनुसार संयुक्त महाराष्ट्र परिषदेने राज्य पुनर्रचना आयोगाकडे मुंबईसह संयुक्त महाराष्ट्राची मागणी केली.

गुजरात प्रदेश काँग्रेस - मुंबई विभाजन न करता 'स्वतंत्र मुंबई राज्य' असे ठेवण्याची मागणी केली.

मुंबई काँग्रेस - या पक्षाच्या स.का.पाटील, दादा परुळेकर आदी नेत्यांनी 'मुंबईसह महाराष्ट्र अशी मागणी न करता ' स्वतंत्र मुंबई काँग्रेस कमिटीच्या ' स्थापनेची शिफारस केली.

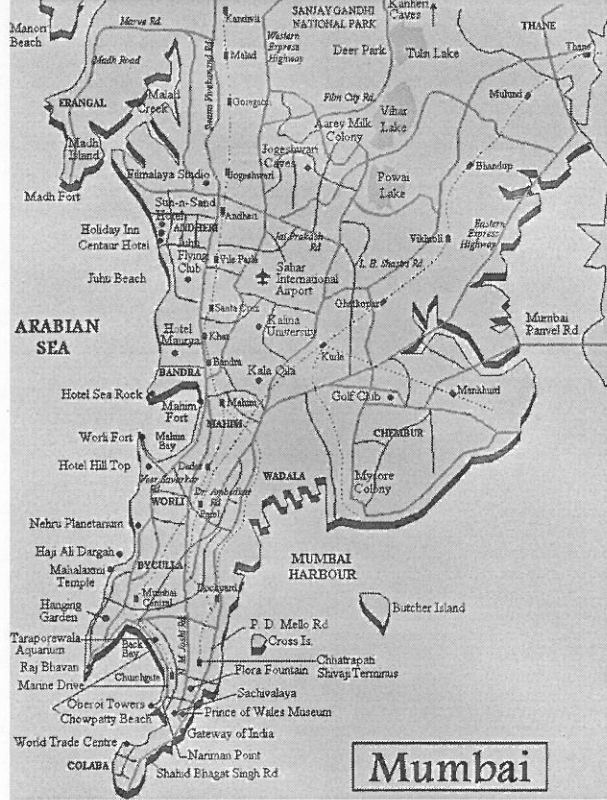
संयुक्त महाराष्ट्र समितीच्या या परिषदेत 'मुंबई व मध्य प्रांतातील मराठी भाषिक भाग तसेच मराठवाडा व गोमंतक येथील मराठी भाषिक भाग यांचा मिळून संयुक्त मराठी प्रांत बनवावा असा ठराव संमत झाला.

त्रिराज्यांचा प्रस्ताव - ८ नोव्हेंबर १९५५ रोजी जनांदोलनामुळे काँग्रेस वर्किंग कमिटीने मुंबई शहर व मुंबई उपनगर यांची एक स्वतंत्र राज्य निर्माण करण्याचा प्रस्ताव मांडला होता. मुंबई राज्याचे तत्कालीन मुख्यमंत्री मोरारजी देसाई यांनी त्रिराज्य प्रस्ताव विधानसभेत मांडण्याची तयारी केली असता-त्यांच्या विरोधात सेनापती बापट यांनी विधानसभेवर मोर्चा काढला.

१६ जानेवारी १९५६ रोजी पंतप्रधान पं.जवाहरलाल नेहरू यांनी आकाशवाणीवरून राज्य पुनर्रचनेमध्ये 'मुंबई प्रदेश' केंद्रशासित ठेवावा, असे धोरण जाहीर केले. या निर्णयाविरोधात पुन्हा जनआंदोलन उफाळले. चिंतामणराव देशमुख यांनी केंद्रीय मंत्रिपदाचा राजीनामा दिला. द्विभाषिक मुंबई राज्याची स्थापना: १ नोव्हेंबर १९५६ द्विभाषिक मुंबई राज्याचे पहिले मुख्यमंत्री-यशवंतराव चव्हाण.

१९५७ मध्ये मुंबई महानगरपालिकेच्या निवडणूका संपन्न झाल्या. मुंबई महानगरपालिकेत संयुक्त महाराष्ट्र समितीला ७१ जागा मिळाल्या व एम.व्ही. दोंदे महापौर झाले. अखेरीस मराठीजनांच्या एकत्रित यशस्वी लढ्यानंतर १ मे १९६० रोजी मुंबईसह स्वतंत्र महाराष्ट्र राज्याची स्थापना झाली.

## मुंबईची वैशिष्ट्ये



- १) महाराष्ट्राची राजधानी २) भारताची आर्थिक राजधानी
- ३) कापड गिरण्यांचे केंद्र ४) मुंबई विद्यापीठ
- ५) उच्च न्यायालय ६) सात बेटांचे शहर
- ७) तुर्भे येथे तेलशुद्धीकरण केंद्र ८) ऑगस्ट क्रांती मैदान
- ९) संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यान ( बोरिवली ) १०) हॅंगिंग गार्डन
- ११) राणीचा बाग १२) तारापोरवाला मत्स्यालय
- १३) एशियाटिक लायब्ररी ( द्विशताब्दी )
- १४) गेट वे ऑफ इंडिया - भारताचे प्रवेशद्वार देशातील सर्वात लोकसंख्येचे शहर
- १४) हुतात्मा स्मारक १५) राजाबाई टॉवर ( फोर्ट )
- १६) शाह हाजीआली बुखारी दर्जा
- १७) मरिन ड्राईव्ह ( राणीचा हार Queens Necklace ).



आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## मुंबईतील कचऱ्याचे व्यवस्थापन

(संकलित)

### प्रास्तविक

वाढत्या शहरीकरणामुळे पर्यावरण प्रदूषणाच्या ज्या समस्या निर्माण झाल्या आहेत, त्यात घन कचऱ्याचे एकत्रीकरण व त्याची विल्हेवाट ही एक मोठी खर्चाची तसेच पर्यावरणाच्या दृष्टीने फार महत्वाची समस्या बनली आहे.

लोकसहभागाने या समस्येवर तोडगा काढणे ही एक काळाची गरज आहे. यादृष्टीने संत गाडगेबाबा नागरी स्वच्छता अभियान ही अतिशय स्वागतार्ह योजना शासनाने सुरू केली आहे. त्यात सर्वांनी उत्स्फूर्तपणे सहभाग घेणे आवश्यक आहे. असे झाले तर ही समस्या, समस्या न राहता पर्यावरण रक्षणाबरोबरच ते एक उत्पन्नाचे साधन बनू शकेल.



# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## घनकचरा निर्मिती

घन कचऱ्याची निर्मिती घराघरातून होत असल्याने गोळा होणाऱ्या घनकचऱ्याचे प्रमाण वा त्याचा दर्जा यावर नियंत्रण ठेवता येत नाही. परिणामी त्याची साठवण, वाहतूक व्यवस्था वा त्यावरील प्रक्रिया यांचे डिझाईन करण्यासाठी सांख्यिकी पद्धतींचा वापर करावा लागतो.

साहजिकच ही व्यवस्था सर्व परिस्थितीत कार्यक्षम राहण्यासाठी अधिक लवचिक व सुसज्ज ठेवणे आवश्यक ठरते. यासाठी लागणारी साधन सामुग्री, मनुष्यबळ व आर्थिक तरतूद बहुतेक नगरपालिकांच्या आवाक्याबाहेरची गोष्ट असते. त्यामुळे कचरा पेटीतून भरून वाहणे, तेथेच कुजून दुर्गंधी पसरणे, पाण्यात मिसळल्याने पाणी दूषित होणे व शहरी परिसर अस्वच्छ दिसणे या गोष्टी सर्वसामान्य झाल्या आहेत. गोळा केलेला कचराही शहराबाहेर उघड्यावर टाकून दिल्याने तेथेही मोठ्या प्रमाणावर प्रदूषण होत असलेले बहुतेक ठिकाणी दिसून येते.

घन कचरा स्वतः वाहून जात नाही. तो उचलून न्यावा लागतो यामुळे प्रदूषण त्या जागीच मर्यादित राहत असले तरी न वापरातील सर्व जागा हळुहळू कचऱ्याने व्यापल्या जातात आणि प्रत्यक्ष कृतीशिवाय स्वच्छता होत नाही. केवळ कायदे करून वा नगरपालिकेची कार्यक्षमता वाढवून या समस्येचे निराकरण करता येणार नाही. याउलट लोकांची मानसिकता बदलली आणि त्यांनी जाणीवपूर्वक यात सहभाग घेतला तर एरवी अशक्य व खर्चिक वाटणारी ही योजना अत्यंत कमी खर्चात प्रभावीपणे यशस्वीपणे राबविता येईल.

## घनकचरा निर्मिती

### शहर      घनकचरा निर्मिती

दिल्ली	४६०० मे. टन
चेन्नई	३५०० मे. टन
मुंबई	५००० मे. टन
पुणे	१५२७ मे. टन
नागपूर	११०० मे. टन
नाशिक	४३५ मे. टन
कोल्हापूर	२५० मे. टन
सांगली	५५ मे. टन



## \*घनकचरा व्यवस्थापन\*

सर्वप्रथम व्यक्तिगत आणि कौटुंबिक पातळीवर याबद्दल जाणीव निर्माण करायला पाहिजे; कारण तिथूनच व्यवस्थापनाला सुरुवात करायची आहे. हे झाले नाहीतर सार्वजनिक यंत्रणा (ग्रामपंचायत, नगरपालिका) काही करू शकणार नाही.

यापुढची पायरी म्हणजे गाव-नगर पातळीवर घन कचरा व्यवस्थापनाचे नियोजन . कचरा वर्गीकरण, जमा करून आणणे, विल्हेवाट, विक्री इ. सर्व घटकांचा विचार व्हायला पाहिजे. यात अनेक संस्था, गट सहभागी झाले तर हे काम यशस्वी होऊ शकते. संपूर्ण स्वच्छता अभियानासाठी मिळणा-या निधीच्या एकूण दहा टक्के रक्कम घनकचरा व्यवस्थापनासाठी वापरता येईल.

काही घनकचरा सार्वजनिक जागीही निर्माण होतो. दुकाने, आठवडे बाजार, शाळा, मंदिरे, यात्रा, लग्नसमारंभ इ. ठिकाणी पण पुष्कळ कचरा निर्माण होतो. या सर्व घटकांचा विचारही व्यवस्थापनात करावा लागेल.

न कुजणारा किंवा सुका कचरा साधारणतः जमीन किंवा रस्ता भरण्यासाठी वापरला जाऊ शकतो.

कुजणा-या कच-याचा उपयोग करून आपण कंपोस्ट खत किंवा गांडुळखत तयार करू शकतो.

\*घनकच-याचे परिणामकारक व्यवस्थापन तीन तत्वांवर अवलंबून आहे.\*

(3 R- Principal)

- 1) वापर कमी करणे (Reduce)
- 2) पुनर्वापर (Reuse)
- 3) चक्रीकरण (Recycle) पुनःप्रक्रिया

# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## \*1) वापर कमी करणे\*

सध्याचा काळ वापरा व फेका अशा स्वरूपांच्या वस्तूंचा आहे. एकदाच वापरण्याच्या वस्तूमुळे प्रचंड प्रमाणावर टाकाऊ पदार्थ तयार होतात. फेकण्याजोगे साहित्य वापरण्यापेक्षा कायमस्वरूपी वापरण्यात येणा-या वस्तूंचा वापर केल्यास टाकाऊ वस्तूंची निर्मिती कमी होईल. उदा. चहासाठी प्लास्टिक कप किंवा कुलहड वापरण्यापेक्षा चिनी मातीचे किंवा काचेचे कप वापरावेत.

## \*2) पुनर्वापर\*

आहे त्याच स्वरूपातील टाकाऊ पदार्थ पुन्हा वापरणे म्हणजे पुनर्वापर. टाकाऊ पदार्थ अनेक प्रकारांनी वापरता येतात. जुने प्लॅस्टिकचे व धातूचे डबे, बाटल्या, बरण्या पुन्हा वापरल्यामुळे अविघटनशील कच-याचे प्रमाण कमी होईल.

## \*3) पुनर्प्रक्रिया\*

उदा. लोखंड. भंगारापासून परत लोखंडी वस्तू तयार उदा. लोखंड. भंगारापासून परत लोखंडी वस्तू तयार करणे.

## \*घनकचरा व्यवस्थापन पध्दती/पाय-या\*

सर्व व्यवस्थापनाची सुरुवात घराघरातच सुरु व्हायला पाहिजे. घनकच-याचं व्यवस्थापन करण्यासाठी घनकचरा वेगळा करणे महत्वाचे आहे. घनकचरा वेगळा करण्यासाठी खालीलप्रमाणे वेगवेगळा रंग असणा-या कचरा कुंड्यांचा वापर केला जाऊ शकतो.

1. सफेद : पुन्हा वापरता येण्याजोगा कचरा
2. हिरवा : कुजणारा/ओला कचरा
3. काळा : न कुजणारा / सुका कचरा

पहिल्याप्रथम या कच-याची वर्गवारी केली पाहिजे. यातून कुजणारा कचरा घरच्या घरी कुजवून खत करता येते. उरलेला कचरा सार्वजनिक व्यवस्थेने उचलावा. घरातील कच-याच्या वर्गवारीसाठी निरनिराळ्या रंगाचे डबे/बादल्या वापराव्यात.

## \*कचरा व्यवस्थापन\*

### \*अ) कचरा व्यवस्थापनातून कच-याचा पुनर्वापर\*

आपण जसजशी भौतिक प्रगती करतो, तसतसं आपलं वस्तू वापरण्याचं प्रमाण वाढतं आणि पर्यायाने आपण निर्माण केलेल्या कच-याचे प्रमाण आणि प्रकारही अधिक वाढतात. पण, तो कचरा साठवून राहिल्याने त्याचा नागरिकांवर व पर्यावरणावर दुष्परिणाम होतो. त्यामुळे कचरा हा योग्य पद्धतीने निकाली काढला गेला पाहिजे. सर्व कचरा हानिकारक नसतो. कच-याचे अनेक प्रकार असतात. त्यातील मुख्य दोन प्रकार म्हणजे सेंद्रिय आणि असेंद्रिय. असेंद्रिय कचरा अनेक पद्धतीने पुन्हा वापरण्यासाठी उपयोगात आणला जाऊ शकतो. सेंद्रिय कचरा, प्रत्येक माणसाला उपयोगात आणणे सहज शक्य आहे. पण, या सगळ्यासाठी इच्छाशक्ती असणं अत्यावश्यक आहे. कच-यागकडे बघण्याचा आपला दृष्टीकोन बदलायला हवा. कचरा ही समस्या म्हणून न पाहता त्याकडे एक संधी म्हणून पाहायला हवे.

### \*आ) प्रश्नाचं स्वरूप\*

घनकचरा म्हणजे रोजच्या वापरातून उरलेल्या निरुपयोगी वस्तूंचा साठा. आपली घरे, कार्यालये, दुकाने, भाजी मंडया, उपहार गृहे, सार्वजनिक संस्था, औद्योगिक संस्था, रुग्णालये, शेती, बांधकामे या सर्व ठिकाणांहून अनेक वेगवेगळ्या प्रकारचा कचरा रोजच्या रोज तयार होत असतो. आपण आपल्या घरातल्या टाकाऊ वस्तू, कचरा सरळ घराबाहेर फेकून देतो. सोसायटीच्या आवारात, सार्वजनिक रस्त्यांवर, नाल्यांमध्ये, समुद्र - नद्यांमध्ये अगदी कुठेही आपण कचरा फेकतो. याबद्दल आपल्याला कोणी प्रश्न विचारत नाही किंवा दंडही करत नाही.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

महाराष्ट्रात एका वर्षात अंदाजे ९३ लाख टन कचरा तयार होतो (महाराष्ट्रातला प्रत्येक माणूस दर दिवसाला अंदाजे ०.१४ ते ०.६३ किलो कचरा करतो). त्यापैकी ७५ लाख टन घनकचरा (सुमारे ८०%) हा नगरपालिका क्षेत्रांत तयार होतो. म्हणजेच वर्षाला सुमारे ९३००० मालगाडीचे डबे भरतील एवढा कचरा महाराष्ट्रात तयार होतो. या ९३००० डब्यांपैकी ७५००० डबे शहरांमधल्या कचऱ्याचेच असतात!! हा सर्व कचरा केवळ मुख्य करून शहरांमध्ये तयार होणारा आहे. याशिवाय महाराष्ट्रात दरवर्षी इतर प्रकारचा कचराही निर्माण होतो.

जागतिक बँकेच्या एका अंदाजानुसार २०२५ मध्ये महाराष्ट्राच्या शहरी भागातून दर रोज ५७,६०० टन एवढा कचरा निर्माण होणार आहे!

महाराष्ट्रात दर दिवशी ४३.५ टन बायोमेडिकल कचरा तयार होतो. देशामध्ये तयार होणाऱ्या एकूण बायोमेडिकल कचऱ्यापैकी ६०% कचरा हा एकट्या महाराष्ट्रात तयार होतो.

महाराष्ट्रात दरवर्षी एकूण १८ लाख टन विषारी कचरा तयार होतो. हा कचरा वेगवेगळ्या कारखान्यांमध्ये तयार होतो, उदा. रासायनिक, पेट्रोकेमिकल, कागद तयार करणारे, चामड्याचे व इतर कारखाने.

जुने टी.व्ही., म्युझिक सिस्टिम्स, रेडिओ, मोबाईल, ओव्हन, कम्प्यूटर, प्रिंटर, मोबाईल आणि लॅपटॉपच्या बॅटऱ्या इत्यादी वस्तूंचा इलेक्ट्रॉनिक कचऱ्यामध्ये समावेश होतो. या कचऱ्यात शिसं, बेरिलिअम, पारा, कॅडमिअम अशा अपायकारक जड धातू असल्याने तो अतिशय घातक असतो. युनायटेड नेशन्सच्या इ-कचरा समस्या निर्मूलन कार्यक्रमानुसार इलेक्ट्रॉनिक कचऱ्यात पिरियॉडिक तक्त्यातील ६० घटक असतात.

भारतात ४.५० लाख टन इ-कचरा तयार होतो. यापैकी ७०% इ-कचरा हा १० राज्यांत तयार होतो. या १० राज्यांमध्ये महाराष्ट्र (२०,२७० टन) राज्य प्रथम क्रमांकावर आहे. महाराष्ट्र राज्यात बृहनमुंबईत ११,०१७.०६ टन, नवी मुंबईत ६४६.४८ टन, पुण्यात २५८४.२१ टन तर पिंपरी-चिंचवड मध्ये १३२.३७ टन इ-कचरा तयार होतो. इ-कचरा हा प्रामुख्याने उद्योग क्षेत्रामध्ये तयार होत असला तरीही, इलेक्ट्रॉनिक वस्तूंच्या वाढत्या घरगुती वापरामुळे तिथून तयार होणाऱ्या कचऱ्याचे प्रमाणही लक्षणीयरित्या वाढत आहे.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

या कचऱ्याची हाताळणी आणि विल्हेवाट लावणं ही दिवसेंदिवस एक गंभीर समस्या बनत चालली आहे. या इ- कचऱ्यात विविध प्रकारचे धातू आणि अॅसिडिक गुणधर्म असलेले पदार्थ असल्याने ते जाळल्यास त्यातून होणार्या उल्सर्जनामुळे मोठा धोका निर्माण होतो. हा इ-कचरा जमिनीत गाडणं किंवा जाळून टाकणं पर्यावरणाच्या आणि आरोग्याच्या दृष्टीने अत्यंत घातक ठरतं. सर्वात चिंतेची बाब म्हणजे राज्यातला हा इ-कचरा अजूनही भंगारवालेच खरेदी करतात; ज्यांच्याकडे वैज्ञानिक पध्दतीने त्याची विल्हेवाट लावण्याची व्यवस्था नाही.

शहरातून गोळा होणारा कचरा आपण लांब कुठेतरी नेऊन पुरतो किंवा फेकतो आणि तिथे कचऱ्याचे डोंगर रचतो. महाराष्ट्रातल्या कुठल्याही छोट्या-मोठ्या शहरांमध्ये प्रवेश करण्यापूर्वी दूरवर पसरलेले प्लास्टिक व कचऱ्याचे डोंगर आपल्याला पहायला मिळतात. वर्गीकरण न करता, कुठलीही प्रक्रिया न करता अशा प्रकारे टाकलेला कचरा हा सर्वच दृष्टीने हानिकारक असतो. उदाहरणच पहा. पुणे-सोलापूर महामार्गावरच्या उरळी कांचन या गावात पुणे शहरातला सगळा कचरा पुरेशा प्रक्रियेविना व योग्य व्यवस्थापनाविना टाकला जातो. गेल्या २० वर्षांत तयार झालेल्या कचऱ्याच्या डोंगरांमुळे गावात दुर्गंधी, माशा-डासांचे साम्राज्य, कचऱ्यातून पाझरणान्या पाण्यामुळे दूषित बनलेले भूजल, विहिरी-बोअर वेल्सचे खराब पाणी आणि त्यामुळे सतत उद्ध्वगणान्या आरोग्याच्या समस्या यांनी गंभीर रूप धारण केले आहे.

आपल्या आसपास तयार होणाऱ्या बहुतांश कचऱ्यावर प्रक्रिया करून तो पुन्हा उपयोगात आणला जाऊ शकतो; परंतु अजूनही आपल्याला याचे गांभीर्य नसल्याने आपण कचरा वेगवेगळा करण्यासारखी साधी गोष्ट देखील करत नाही. कचऱ्याचे वर्गीकरण न केल्यामुळे त्याच्या दर्जावर नियंत्रण ठेवता येत नाही व पुनर्वापर करण्याजोगे बरेच काही वाया जाते. वर्गवारी न केलेला कचरा (कचराकुंड्यांमधला व घराघरातून गोळा केलेला) अखेरीस शहराच्या बाहेर उघड्यावर (कचरा डेपोमध्ये) टाकला जातो, ज्यामुळे आजूबाजूचा परिसर गलिच्छ होतो. उघड्यावर टाकलेला कचरा तिथेच कुजतो, त्यातून दुर्गंधी सुटते व रोगराई पसरते.

वाढती लोकसंख्या, शहरीकरण, उंचावलेले राहणीमान, औद्योगिकीकरण, प्लास्टिकचा वाढता वापर यांमुळे तयार होणाऱ्या कचऱ्याचे प्रमाण व प्रकार वाढत जातात आणि वेगवेगळ्या समस्या निर्माण होतात. अस्वच्छता, आजार, प्रदूषण, सौंदर्यहानी आणि पर्यावरणाचे नुकसान असे अनेक प्रश्न त्यातूनच निर्माण होतात. कचऱ्याची विल्हेवाट लावायची सर्वात सोपी व स्वस्त पध्दत म्हणजे तो पुरणे किंवा उघड्यावर जाळणे. पण त्यामुळे पर्यावरणावर परिणाम

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

होतो. उघड्यावर जाळल्यामुळे किंवा अशास्त्रीय पद्धतीने पुरल्यामुळे हवा, भूजल आणि माती दूषित होते. समुद्र किनारी वसलेल्या मुंबई शहराचा कचरा खाड्यांमध्ये टाकला जातो.

भविष्यात वाढत जाणारा कचरा आणि त्यामुळे होणारे एकूणच परिणाम पाहता कचऱ्याच्या समस्येकडे आपण प्राधान्याने लक्ष देणे अत्यंत गरजेचे आहे. आपण नदी-नाल्यांमध्ये जो कचरा टाकून देतो तो पुढे हळूहळू समुद्र व नंतर महासागरामध्ये जाऊन मिळतो. समुद्रात वरवर आपल्याला दिसत नसले तरीही हे कचऱ्याचे ढीग समुद्रात खोलवर जाऊन बसलेले असतात. त्यामुळे नेमका किती कचरा समुद्रात आणि महासागरात आहे याची निश्चित माहिती आपल्याला कधीच मिळत नाही.

आपण माणसांनी कचऱ्यात प्लॅस्टिक टाकल्यामुळे प्राण्यांना किती हानी पोचते याचे गांभीर्य आपल्याला अजूनही नाही. फेब्रुवारी २०१४ केरळ मधल्या साबरीमाला वनक्षेत्रात हत्तीणीने प्लॅस्टिक खाल्यामुळे आपले प्राण गमावले. या हत्तीणीच्या पोटाच्या आतड्यात प्लॅस्टिक पिशव्या व धातूपत्रे सापडले. या हत्तीणीने नुकतेच एका पिल्लाला जन्म दिला होता.

### \*कार्यक्रम\*

\*अ) कचरा जिथे निर्माण होतो तिथेच त्याचे वर्गीकरण\*

घन कचरा जिथे तयार होतो तिथेच त्याचे वर्गीकरण झाले पाहिजे. प्रत्येक घर, उद्योग, संस्था (शाळा, महविद्यालय, देऊळ, तीर्थक्षेत्र, उपहारगृहे, इत्यादी) या प्रत्येकाने जैविक कचऱ्याची विल्हेवाट आपापली लावली पाहिजे व इतर कचऱ्यातच्या वर्गीकरणाची जबाबदारीही घेतली पाहिजे.

शालेय संस्था आणि संघटनांच्या मदतीने घन घन कचऱ्याच्या वर्गीकरणाबद्दलची जागरूकता निर्माण करण्यासाठी छोटे-छोटे उपक्रम राबवले जावेत. कचऱ्यावमधला फरक सांगणारी पत्रके वाटली जावीत. जैविक कचरा सोडून इतर वर्गीकरण केलेला कचरा योग्य रित्या विल्हेवाटीसाठी गोळा केला जावा.

\*आ) विकेंद्रीत घन कचरा व्यवस्थापन\*



जैविक कचरा वगळता इतर वर्गीकरण केलेला कचरा योग्यरित्या विल्हेवाटीसाठी खासगी कंपनीकडून गोळा केला जाईल.

संपूर्ण शहराचा किंवा गावाचा घनकचरा एकत्र गोळा करण्यापेक्षा त्याची अनेक छोट्या-छोट्या केंद्रांवर विल्हेवाट लावणं अधिक उपयुक्त ठरेल. एखाद्या वॉर्डमध्ये जमा होणारा अजैविक कचरा शहराच्या बाहेर टाकण्यापेक्षा त्याची त्याच वॉर्डमध्ये आधुनिक तंत्रज्ञान वापरून विल्हेवाट लावली जावी. जैविक कचरा त्याच वॉर्डमधल्या एखाद्या सार्वजनिक बागेमध्ये त्याचे कंपोस्ट करून वापरता येईल. त्यातून तयार झालेले खत विकताही येईल. वॉर्डमधली भाजी मंडई, उपहारगृहे, इत्यादींचा जैविक कचरा खासगी कंत्राटाद्वारे उपयोगात आणण्यात येईल. यामुळे अनेक स्थानिकांना रोजगार उपलब्ध होऊ शकेल. तसेच काही हानिकारक कचरा गोळा करण्याची वेगळी सोय केली जाईल. या सर्वांवर लक्ष, स्थानिक कचरा व्यवस्थापन विभागाची शाखा ठेवेल.

ज्या भाजी मंडया, उपहारगृहे, हॉटेल्स, कारखाने कचरा नियोजन कंपनीकडे नियमित कचरा देत असतील, त्यांना स्वच्छता करामध्ये सूट.

हे सर्व काम खासगी कंपन्यांच्या मदतीने केले जाईल

**\*इ) कचरा व्यवस्थापनासाठी स्वतंत्र विभाग\***

हा विभाग विकेंद्री स्थानिक स्वराज्य संस्थांचा भाग असेल. या विभागामध्ये पर्यावरण शास्त्रज्ञ आणि अभियंता कार्यभार चालवतील.

कचरा व्यवस्थापनामध्ये प्रायोगिक, अभ्यासपूर्ण कार्यक्रम राबविण्यासाठी विशेष शास्त्रज्ञ आणि अभियंता यांची मदत घेतली जाईल. जैविक कचऱ्याकचे कंपोस्ट करून खत विकण्यात येईल. शहरांमधल्या सर्व भाजी मंडया, धान्य बाजार, उपहारगृहे व कचरा व्यवस्थापन करणारी खाजगी कंपनी एकत्रितरित्या फायदेशीर कार्यक्रम राबवतील. यातून अनेक कचरा नियोजनाच्या नवीन पद्धती उदयास येतील.

## \*ई) प्रदुषकांना दंड\*

शहर महापालिकेची कचरा नियोजनासंबंधीची कडक नियमावली असेल. पर्यावरण प्रदूषण करणाऱ्या किंवा धोकादायक कचऱ्यासाठी कारणीभूत असलेल्या संस्थांना (औद्योगिक, व्यावसायिक) दंड आकारण्यात येईल.

## \*उ) नव्या पद्धतीचे कचरा डेपो\*

कितीही प्रक्रिया केल्या तरी काही प्रमाणात, काहीच प्रक्रिया करू न शकता येणारा कचरा हा उरतोच. त्या कचऱ्याची विल्हेवाट शक्यतो शास्त्रीय पद्धतीने जाळून करण्यात येईल. कचरा जाळणे शक्य नसेल तेव्हाच तो कचराडेपोमध्ये पुरला जाईल. पण सध्याच्या अशास्त्रीय पद्धतीने बांधलेल्या कचरा डेपोंच्या ऐवजी नवे, शास्त्रीय पद्धतीचे कचरा डेपो बांधायला हवेत, ज्यामुळे आजूबाजूचा परिसरावर होणारा विपरीत परिणाम होणार नाही. मात्र कचरा डेपो हा शेवटचा पर्याय असेल.

## \*टाकाऊ पदार्थांचे व्यवस्थापन\*

टाकाऊ पदार्थांमध्ये बदल करून ते वापरत घेतात व त्यासाठी त्यात जे बदल करतात म्हणजेच न वापरल्या जाणाऱ्या पदार्थांची विल्हेवाट लावण्याच्या योजनांना टाकाऊ पदार्थांचे व्यवस्थापन असे म्हणतात. आपल्या रोग्याला व पर्यावरणाला घटक असलेला टाकाऊ पदार्थांना निर्मिती वर व्यवस्थापनांवर निर्बंध घालणारे कायदे देखील आहेत .

कारखान्यातील सांडपाणी देखील प्रक्रिया केल्या नंतरच ते बंद गटारातून बाहेर सोडले जाते .कचऱ्याचे 'उपदुषण' करून कचऱ्याची घटकात देखील कमी करत येते .तसेच शाश्वत विकासासाठी कचऱ्याचे व्यवस्थापन गरजेचे आहे . गरिबांच्या गरजांना देखील महत्त्व द्यायला आहवे .पारंपारिक जीवन असणाऱ्यापेक्षा आधुनिक जीवन जगणाऱ्या या देशांमध्ये टाकाऊ पदार्थ तयार होत आहेत. सर्वांच्या प्रयत्नांनीच कचरा व्यवस्थापन परिणामकारक होऊ शकते.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

कचरा व्यवस्थापन म्हणजे केवळ कचरा एकत्रित जमा करून त्याची जाळून किंवा पुरून विल्हेवाट लावणे नव्हे. कचरा व्यवस्थापन म्हणजे कचरा गोळा करून त्याचे वर्गीकरण, त्यानुसार त्याचा पुनर्वापर किंवा त्यावर प्रक्रिया करून योग्य रित्या त्याची विल्हेवाट लावणे. या बाबतीत शासनाने नियम बनवले आहेत, ते अत्यंत योग्य आहेत. नागरी घन कचरा (व्यवस्थापन व हाताळणी) नियम, २००० नुसार कचऱ्याचे वर्गीकरण करणे आहे आणि उघड्यावर कचरा टाकण्यास (प्रामुख्याने वस्तीच्या जवळ) बंदी आहे. असं असलं तरी राज्यातल्या सर्व शहरांमध्ये आणि गावांमध्येही कचऱ्याची समस्या आज प्रमाणाबाहेर वाढते आहे.

\*इ) असं का होतं ?\*

घनकचऱ्याच्या समस्येला सामोरे जाण्यास जरी आपला कायदा सुयोग्य असला तरी खरी अडचण अंमलबजावणीची आहे. कचऱ्याच्या समस्येला आपण नागरिकही तितकेच जबाबदार आहोत हे आपण लक्षात घ्यायला हवे. आपला परिसर स्वच्छ ठेवावा, चॉकलेट खाऊन ते गुंडाळलेला कागद तिथेच फेकू नये, पाणी पिऊन झाल्यावर बाटली गाडीच्या खिडकीतून भिरकाऊन देऊ नये, या साध्या बाबी आपण लक्षात ठेवत नाही, तसे वळण आणि शिस्त आपल्या मुलांना लावत नाही. आपण निष्काळजीपणे वस्तू टाकून देतो आणि विसरून जातो. आपला परिसर म्हणजे कचरा टाकण्याचे ठिकाण आहे असंच आपण समजतो.

एके बाजूला आपण निर्माण करत असलेल्या कचऱ्याची नीट विल्हेवाट लावण्याची जबाबदारी आपण घेत नाही, तर दुसऱ्या बाजूला आपला वस्तूंकडे बघण्याचा दुष्टिकोनच बदलतो आहे. आज बाजारात अनेक गोष्टी उपलब्ध आहेत, त्या विकत घेऊ शकण्याची आपली क्षमताही वाढली आहे. पण त्यासोबत जबाबदारी येते हे आपण लक्षात घेतलेले नाही. एखादी वस्तू विकत घेताना आपल्याला त्याचा नक्की उपयोग आहे की नाही हे न पाहता आपण नव-नवीन वस्तू घेत राहतो. एखाद्या वस्तूची आपल्याला खरच गरज आहे का हे न तपासल्याशिवाय आपण पटकन ती घेऊन टाकतो.

वाढती लोकसंख्या व आर्थिक परिस्थिती त्याच बरोबर रोजगार, वैयक्तिक मिळकत, पुन्हा उपयोगात आणण्यासाठी प्रक्रिया करता येण्यासारख्या वस्तूंचे महत्त्व, व्यवस्थापन यंत्रणेची



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

किंमत, इतर अशा अनेक गोष्टी घनकचरा निर्मितीवर परिणाम करतात. आपली जीवनशैली व गोष्टी उपभोगण्याची पद्धतच घन कचऱ्याचे प्रमाण वाढण्याला कारणीभूत ठरते. आजच्या उपभोक्तावादी समाजामध्ये प्रति व्यक्ती प्रति दिन कचरा वाढीचे प्रमाण लोकसंख्या वाढीच्या प्रमाणापेक्षा अधिक गतीने वाढत आहे आणि ते वाढत्या वैयक्तिक मिळकती बरोबर आणखी वाढेल अशी चिन्हे आहेत.

महाराष्ट्रात दर दिवशी २०,५०० टन हून अधिक घनकचरा निर्माण होतो. यापैकी ५०% मुख्य शहरांमधून (मुंबई, ठाणे आणि पुणे) निर्माण होतो. मुंबईमधून प्रत्येक दिवशी ६५०० टन घनकचरा तयार होतो, त्यानंतर पुणे (१७५० टन प्रति दिवशी) आणि ठाणे (१२०० टन प्रति दिवशी).

महाराष्ट्रातील घनकचऱ्याची समस्या ही फार मोठी आहे आणि ती दिवसेंदिवस वाढतच जाणार आहे. हा घनकचरा सर्वत्र परिसरात आणि अधिवासात पसरला आहे आणि तो साफ करणे म्हणजे एक मोठे आव्हान आहे. असक्षम व्यवस्थापनामुळे आधीच प्रदूषित झालेल्या पाणी आणि मातीमध्ये सुधारणा करणे अशक्यप्राय गोष्ट आहे. असक्षम व्यवस्थापन आणि घनकचरा व्यवस्थापनाबद्दल असलेल्या बेफिकीर दृष्टिकोनाचा परिणाम पर्यावरणाच्या दर्जावर व सार्वजनिक स्वास्थ्यावर होतो आहे. नैसर्गिक साधनसंपत्तीचे नुकसान, खालवलेले पर्यावरण व सार्वजनिक स्वास्थ्याचा आजचा दर्जा धोकादायक परिस्थितीच्या वरचा आहे!

\*ई) काय करायला हवं?\*

कचरा हा दुसऱ्या कोणाची तरी समस्या आहे असे म्हणून चालणार नाही. आपण निर्माण करणार्या कचऱ्यांचे व्यवस्थापन करण्यासाठी सामाजिक जागृती, राजकीय इच्छाशक्ती व प्रत्येक नागरिकाचा सहभाग अत्यंत महत्वाचा आहे.

सर्वप्रथम म्हणजे कचरा करण्याचे प्रमाणच मुळात कमी करता येते का हे पाहायला हवे. आपण वापरत असलेल्या वस्तू कमी करू शकतो का? केवळ जुनी झाली म्हणून ती वस्तू टाकायची हे आपण टाळू शकतो का? ती टाकायच्या पूर्वी आपणच तिचा पुनर्वापर करू शकतो का? असा विचार आपण सर्वांनीच करायला हवा आहे. तसेच उत्पादन कंपन्यांनी आपापल्या उत्पादनांवर

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

प्रक्रिया करण्याची जबाबदारी घ्यायला पाहिजे. लांब पल्याचे उत्पादन खर्चाचे गणित पाहता, उत्पादकांना त्यांची वापरून झालेली उत्पादने ग्राहकांकडून परत घेणे हे फायद्याचेच ठरते. उदाहरण- वापरून संपलेल्या खाद्यतेलाच्या पत्र्याचे डबे हे उत्पादन कंपनी ग्राहकांकडून परत घेते व नवीन खरेदीवर काही रकमेची सूटही देते. असे सर्वच उत्पादनांच्या बाबतीत व्हायला पाहिजे.

\*असा विचार करण्याशिवाय आपल्याला गत्यंतर नाही हे आज आपण लक्षात घेतले पाहिजे.\*

प्रत्येकाने स्वतःच्या परिसरात निर्माण होणाऱ्या घन कचऱ्याचे प्रमाण कमीत कमी करण्याचे प्रयत्न करायलाच हवेत. त्या पुढची पायरी म्हणजे नागरिकांनी कचऱ्याचे वर्गीकरण चार प्रकारात करावे असे अपेक्षित आहे. रिसाइकलेबल (पुन्हा प्रक्रिया करता येण्यासारखा), रियुसेबल (आहे त्याच स्वरूपातील टाकाऊ पदार्थ पुन्हा वापरता येईल असा), बायोडिग्रेडेबल (विघटन होणारा) आणि प्रक्रिया न करता येण्याजोगा कचरा. असे वर्गीकरण केल्यावर विघटन होणार्या कचऱ्यावर प्रक्रिया करून त्याचा खत म्हणून वापर करण्याची जबाबदारीही आता नागरिकांचीच आहे, ती आपण उचलायला हवी.

निवासी भागांमध्ये त्या-त्या ठिकाणी कचऱ्याच्या वर्गीकरण करणे आणि जैविक कचऱ्याचे विघटन करणे यासाठी तिथल्याच लोकांना सहभागी करून घेऊन कचऱ्याचे व्यवस्थापन करण्याचे कार्यक्रम राबविले जाणे गरजेचे आहे.

प्रक्रिया करून पुन्हा वापरता येईल असा किंवा पुन्हा तसाच वापरता येईल असा कचरा उचलणारे आणि तो संबंधित यंत्रणेकडे पाठवून तो परत एकदा वापरात आणणारे अनेक उद्योग आज आपल्याकडे आहेत. कागद-काच-पत्रा कष्टकरी पंचायत, 'स्वच्छ' सारख्या संस्था यात मोलाची कामगिरी बजावतात. बाजारात असलेल्या प्रत्येक वस्तूतून जे काही वाचवण्याजोगे आहे ते पुन्हा उपयोगात आणण्याचे काम या संस्था करतात. अशा उद्योगांना प्रोत्साहन दिले पाहिजे. आणि कचरा वर्गीकरणापासून ते त्यावर प्रक्रिया करणाऱ्या उद्योगांपर्यंतच्या विविध संस्था-उद्योगांची साखळी ठिकठिकाणी निर्माण होईल म्हणून अशा संस्था-उद्योगांना प्रोत्साहन दिले पाहिजे.

थोडक्यात,

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

- कचरा कमी करायला हवा, तो कमी करण्याचे सर्व मार्ग शोधायला हवे, अवलंबायला हवे
- टाकाऊ गोष्टींचा जास्तीतजास्त वापर आणि त्यावर पुनर्प्रक्रिया करायला हवी.
- घरांघरांमध्ये आपापल्या कचऱ्याचा बंदोबस्त कसा केला पाहिजे याबद्दल लोकांना माहिती उपलब्ध करून देऊन, लोकांचा सहभाग वाढवायला हवा.
- प्रत्येक घराला कचरा व्यवस्थापनेच्या रचनेशी जोडायला हवे.
- कचरा व्यवस्थापन करणार्यास कर्मचार्यांना सुरक्षित व आरोग्याला हितकारक अशा सुविधा पुरवायला हव्यात.
- कचरा व्यवस्थापनासाठी आधुनिक व नाविन्यपूर्ण तंत्रज्ञानाचा स्वीकार करायला हवा.

## लोक सहभाग

शासनपुरस्कृत संत गाडगेबाबा नागरी स्वच्छता अभियानातून लोक चळवळ उभी राहिली तर या अवघड समस्येवर प्रभावी उपाययोजना करता येणे शक्य आहे.

\*लोक सहभागातून खालील गोष्टी साधता येतील\*

- प्रदूषणकारक प्लॅस्टिक कॅरी बॅगऐवजी कापडी किंवा कागदी पिशव्यांचा वापर करणे.
- कचरा पेटीतच टाकणे व बाहेर सांडणार नाही याची काळजी घेणे.
- कचरा निर्मिती कमी करण्यासाठी वस्तूंचा पुर्नवापर करणे.
- कुजणारा, न कुजणारा, विषारी व घातक कचरा एकत्र न करता वेगवेगळ्या पिशव्यात वा डब्यात ठेवणे. व्यापारी पद्धतीच्या पुर्ननिर्माण प्रक्रियेसाठी कागद, प्लॅस्टिकच्या पिशव्या, काच, धातू एकत्र करून विकणे.
- कुजणारा कचऱ्याचे घरातच जीवाणू संवर्धन वा गांडूळ खत पद्धतीचा वापर करून खत तयार करणे व घराच्या बागेसाठी वापरणे वा बंद पिशवीतून विकणे.
- आपल्या भोवतालचा परिसर स्वच्छ ठेवणे.

\*जनजागृती अभियानात सक्रीय सहभाग घेणे.\*



# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

- नगरपालिकेच्या कामावर नजर ठेवून कचरा साठणे वा अन्य हानीकारक घटनांकडे प्रशासनाचे लक्ष वेधणे.
- नगरपालिकेच्या नियमांचे पालन करणे व स्वच्छता कार्यास हातभार लावणे.

## \*घनकचरा प्रक्रिया पद्धती\*

### \*शास्त्रीय जमीनभराव पद्धती\*

- खोलगट जमिनीवर कचरा व मातीचे थर टाकून रोलींग करणे .
- सर्वात सोपी व कमी खर्चाची पद्धत .
- जळावू वायू मिळण्याची योजना शक्य .
- पडीक जमिनींचे सुपिक जमिनीत रूपांतर

## \*प्रदूषणाचा धोका\*

- नव्या नियमांनुसार या पद्धतीच्या वापरावर कडक निर्बंध

## \*सेंद्रीय खत निर्मिती\*

- कचरा वर्गीकरण आवश्यक.
- जीवाणु वा गांडुळांची वाढ करून कचऱ्याचे खतात रूपांतर .
- किफायतशीर परंतु अधिक देखभालीची आवश्यकता

## \*पूर्ण ज्वलन पद्धती\*

- खर्चिक परंतु प्रभावी पद्धत .
- घातक विषारी तसेच वैद्यकीय कचऱ्यासाठी आवश्यक.
- तांत्रिक संकल्पन योग्य असणे आवश्यक .

## \*विकेंद्रीत कचरा प्रक्रिया\*

- घरगुती वा छोऱ्या प्रमाणावर खतनिर्मिती .

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

- वाहतूक खर्चात बचत आणि खताचा स्थानिक उपयोग शक्य .
- अधिक किफायतशीर व उपयुक्त .
- लोकजागृती व त्यांचा सक्रीय सहभाग आवश्यक

### \*खर्चाचा तपशील\*

- कचरा गोळा करणे ६४३ रू. प्रति टनकचरा
- वाहतूक २४० रू. प्रति
- टनकचरा प्रक्रिया व विल्हेवाट २५ रू. प्रति टन

वरील आकड्यांवरून असे दिसून येईल की घन कचरा योजनेच्या खर्चाचा फार मोठा हिस्सा कचरा गोळा करण्यात खर्च होतो. त्या मानाने कचरा प्रक्रिया व विल्हेवाटीसाठी अगदी कमी खर्च केला जातो.

कचऱ्यावर योग्य प्रकारे प्रक्रिया करण्यासाठी सध्या फारसे लक्ष दिले जात नाही यामुळे योजनेच्या खर्चाचे वरील कोष्टक प्रमाणभूत मानता येणार नाही. तरीदेखील कचरा गोळा करणे व त्याची वाहतूक हाच योजनेचा मुख्य खर्च आहे असे म्हटले तर वावगे होणार नाही.

गोळा झालेला कचऱ्याचे खत बनविल्यास व्यावसायिक फायद्याचा उद्योग होऊ शकतो हे लक्षात आल्याने अनेक खासगी संस्था स्वखर्चाने कचरा प्रक्रिया प्रकल्प राबविण्यास पुढे येत आहेत.

मात्र कचरा गोळा करण्याचे खर्चिक काम नगरपालिकेस करावे लागत असल्याने अशा योजनांचे योग्य मूल्यमापन होणे जरूरी आहे. नगरपालिकेनेच हे काम हाती घेतले तर नगरपालिकेस ही योजना फायद्याची ठरू शकेल.

आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## मुंबईची चित्रपटसृष्टी

पल्लवी गोतपगार तृतीय वर्ष कला-मराठी.

भारतीय चित्रपटसृष्टीची गंगोत्री म्हणजे मुंबई शहर. १८९६ सालच्या जून-जुलै महिन्यात ऑगस्ते आणि लुई ह्या ल्युमिअर बंधूंनी आपल्या सेनेमॅटोग्राफतर्फे चित्रपट दाखवायचे यंत्र मुंबई शहरात आणले. ७ जुलै १८९६ रोजी मुंबईतील वाटसन हॉटेलातील एका खोलीत त्यांनी काही निवडक मुंबईकरांना सिनेमा दाखवला. सुमारे २०० भाग्यशाली मुंबईकरांना हा चमत्कार पहिल्यांदाच दिसला. ह्या सिनेमाचा खेळाचा दर प्रत्येकी २ रुपये होता. ह्यावरून हा खेळ त्या काळी किती महागडा असेल ह्याची कल्पना यावी.

त्यानंतर नोव्हेल्टी थिएटरमध्ये हा सिनेमा दाखविला गेला. अर्थात आपण आज जो सिनेमा पाहतो, तो तसा सिनेमा नव्हता. १२ चित्रांची फिल्म पडद्यावर दाखविण्यात आली. दर दिवशी साडेसहा व साडेनऊ असे दोन खेळ दाखविण्यात येत असत. ह्या सिनेमाची जाहिरात वर्तमान पत्रातून येई. ती अशी-

THE MARVEL OF THE CENTURY.  
THE WONDER OF THE WORLD.  
LIVING PHOTOGRAPHIC PICTURES  
IN  
LIFE-SIZED REPRODUCTIONS  
BY  
Messrs. LUMIERE BROTHERS.  
CINEMATOGRAPHE.  
A FEW EXHIBITIONS WILL BE GIVEN  
AT  
WATSON'S HOTEL  
TO-NIGHT (7TH instant).  
PROGRAMME will be as under:  
1. Entry of Cinematograph.  
2. Arrival of a Train.  
3. The Sea Bath.  
4. A Demolition.  
5. Leaving the Factory.  
6. Ladies and Soldiers on Wheels.  
The Entertainment will take place at 6, 7, 9, and  
10 p.m.  
ADMISSION ONE RUPEE.



# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

या शतकातला चमत्कार !

जगातील आश्चर्य !!

चालती छायाचित्रे !

मोठ्या आकारात पहा !!

तिकिटांचे दर -

ऑर्केस्ट्रा, स्टॉल आणि ड्रेस सर्कल-२ रुपये. सेकंड सीटस- १ रुपये

पाठच्या सीट्स - ८ आणे

गॅलरी- ४ आणे

हा सिनेमा म्हणजे न्यूजवरील बातमीपत्र म्हणता येईल. या चित्रपटात चर्चगेट स्टेशनवर येणाऱ्या गाड्यांची दृश्ये, या गाड्यांतून उतरणारे उतारू, मुंबई शहरातील दृश्ये अशा स्वरूपाचा हा अनुबोधपट होता. त्यानंतर २२ डिसेंबर १९०० साली नोव्हेल्टी थिएटरमध्ये शेठजी एम. बळीवाला या पारशी गृहस्थाने परदेशातून बोअर युद्धाच्या आणि अशाच काहीशा फिल्म आपल्या देशात मागवून त्यांचे प्रदर्शन नोव्हेल्टी थिएटरमध्ये केले होते.

१९०४ साली माणेक डी. सेठना यांच्या मालकीच्या टुरिंग सिनेमा कंपनीने दोन रिळांची 'लाईफ ऑफ ख्राईस्ट' ही फिल्म नियमितपणे मुंबईत दाखवायला सुरवात केली. हाताने चालवायच्या प्रोजेक्टरच्या साहाय्याने ही फिल्म ओपन एअर थिएटरमध्ये दाखविली जात असे. मुंबई शहरात या चित्रपटाची सर्वत्र वाखाणणी होत होती.

चलचित्रपटाचा उदय १८९६ साली झाला असला, तरी १५ एप्रिल १९११ रोजीच येशू ख्रिस्ताच्या जीवनावरील मूकपटासारखा, श्रीकृष्णाच्या जीवनावर चित्रपट करण्याचा निश्चय दादासाहेब फाळके यांनी केला, आणि त्याच्या निर्मितीच्या तयारीला ते लागले. भांडवलाची जुळवाजुळव करून काही अत्यावश्यक यंत्र सामग्री आणण्यासाठी व चित्रनिर्मितीगृहात प्रत्यक्ष काम पाहण्यासाठी १ फेब्रुवारी १९१२ रोजी ते इंग्लंडला गेले व तेथे ए.बी.सी. ऑफ सिनेमॅटोग्राफी या पुस्तकाचा अभ्यास करून त्यांनी चलचित्रपटाची माहिती मिळवली. तिथून

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

परतताना त्यांनी ५० पौंडी विल्यामसन कॅमेरा, एक मुद्रणयंत्र व फिल्मला छिद्रे पाडण्यासाठी एक यंत्र एवढी सामग्री आणली व कोडॅक कंपनीकडे कच्च्या मालाची मागणी नोंदवून १ एप्रिल १९१२ रोजी ते भारतात परत आले, आणि मे महिन्यात 'रोपट्याची वाढ' हा सुमारे १५ मीटरचा लघुपट त्यांनी प्रथम चित्रित केला.

हा लघुपट इसवी सन १९१२ च्या जुलै/ऑगस्टमध्ये त्यांनी काही निवडक मंडळींना दाखविला. त्या मंडळीत क्रिकेट व छायाचित्रणाच्या मालाचे दुकानदार यशवंत घनश्याम नाडकर्णी, प्रख्यात सॉलिसिटर आबासाहेब चिटणीस इत्यादी प्रतिष्ठित मंडळी होती. ह्या लघुपटातील वाटण्याच्या 'बी' चे नैसर्गिक क्रमाने होणारे रूपांतर पाहून मंडळी थक्क झाली. ही रोपट्याची वाढ व्यंगपट पध्दतीने चित्रित करण्यात आली होती.

यानंतर दादासाहेबांनी 'राजा हरिश्चंद्र, मोहिनी-भस्मासूर, सावित्री-सत्यवान हे मूकपट त्यांनी पाठोपाठ तयार केले. 'राजा हरिश्चंद्र' हा ११२८ मीटर लांबीचा पहिलावहिला भारतीय चित्रपट पुरा केला (१९१३). त्या वेळी टाइम्स ऑफ इंडियाचा संपादक युरोपियन असूनही, त्याने भारताच्या या पहिल्या चित्रपटाची मुक्तकंठाने प्रशंसा केली होती.

इ.स. १८८९-९० च्या सुमारास श्रीकृष्णाच्या चरित्रातील काही प्रसंगांचा चलतचित्रपटसदृश कार्यक्रम मदनराव माधवराव पितळे नावाचे हरहुन्नरी गृहस्थ मुंबईत खासगीरित्या दाखवीत असत. काचेवर चित्रे रेखाटण्याची व अशी चित्रे चित्रदीपांच्या साहाय्याने दाखवण्याची अभिनयकला पडद्यावर दाखविणारा या व्यवसायाला त्यांनी 'शांबरिखरोलिका' असे भारतीय नाव दिले. इ.स. १८९६ च्या जुलै महिन्यात झालेल्या चलतचित्रपटाच्या कार्यक्रमाने प्रभावित होऊन ती दृश्ये पडद्यावर दाखविण्याचे तंत्रही हरिश्चंद्र सखाराम भाटवडेकर तथा सावेदादा या कल्पक गृहस्थाने १८९८ साली आत्मसात केले. त्यांनी परदेशातून चलतचित्रपटाचा कॅमेरा मागवून पुंडलिक व कृष्णा न्हावीयया दोन पहेलवानांच्या कुस्तीचे चित्रण मुंबईच्या हॅंगिंग गार्डनवर केले.

## मुंबई - एक व्यामिश्र शहर

रुपाली विठ्ठल शिंदे, तृतीय वर्ष कला-मराठी.

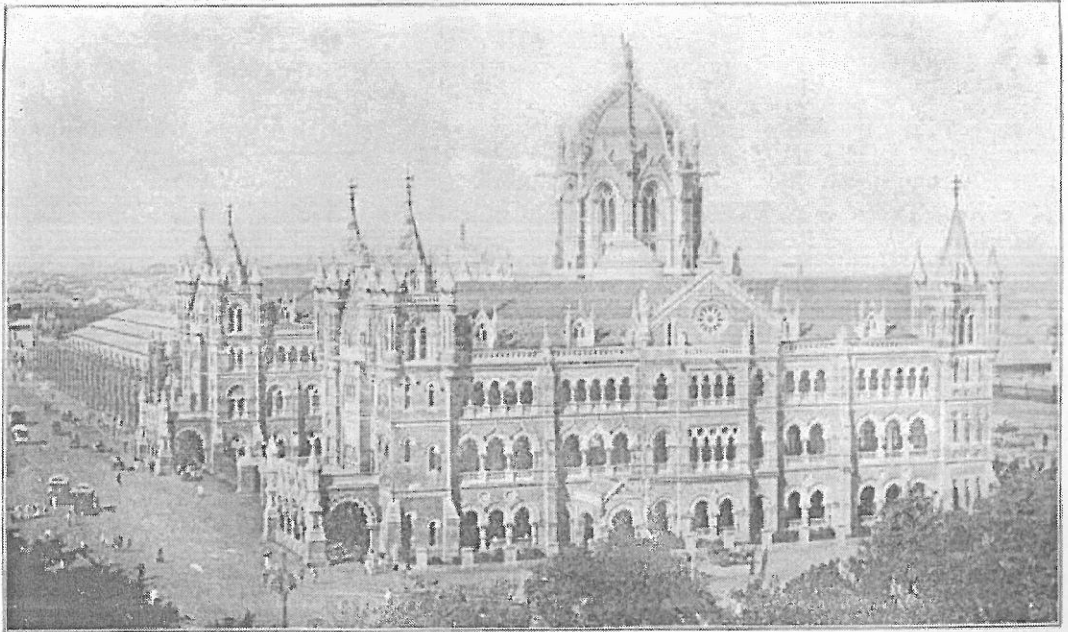
महाराष्ट्राची आर्थिक राजधानी महत्त्वाचे बंदर आणि स्वप्न नगरी भारताचे केंद्र आणि आर्थिक सत्ताधीष होण्याचे क्षेत्र म्हणजे मुंबई.

मुंबई सह संयुक्त महाराष्ट्र १ मे १९६० रोजी झाला. सुरक्षित सुखी आणि संपन्न जीवनाची हमी नागरिकांना देण्यात आली.

### इतिहास

मुंबई या नावाने आज ओळखल्या जाणाऱ्या परिसरात ख्रिस्ती शतकारंभी विखुरलेली वेगवेगळी सात बेटे होती. भुगर्भशास्त्रीय पुराव्यांनुसार कोण्या एके काळी भारताच्या मुख्य भूमीबरोबर जोडली होती कालांतराने वेगळी झाली. आर्या या बेटांना अपरन्त हे नावाने संबोधत.

अगदी दक्षिणेकडे टोकाला कोलभाट/कोळीवाडा म्हणजेच आजचा कुलाबा. येथे कोळींची वस्ती म्हणुन हे नाव यांच कालदरम्यान मुंबई (मुंबाबाई) मुंबाआई हिच्या मुळ नावाच्या अपभ्रंश म्हणून मु+बई 'मुंबई' ह्या नावाचा जन्म झाला.





## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

उत्तरेस मुंबईचे मुळ बेट सोळाशे चौरस मैल सुमारे पंचेचाळीस चौरस किलोमीटर.

उत्तर पुर्वेला माझगांव त्यामुळे सिमवा म्हणजेच सीमांत आजचे शिव (सायन) मुंबई बेटांच्या उत्तरेस प्रथम वडआळी (वृक्षिका) म्हणजेच आजची "वरळी" शिप (सायन) ला समांतर ही सात बेटे एकमेकांपासून अलग होती. उत्तरेस सहासष्ट खेड्याचे साष्टी म्हणजेच आजचे "ठाणे" बेट होते याला पुढे जोडून 'कोकण'.

काळ इसवी सन पूर्व २६३ ते २२९ दरम्यान मौर्य, सातवाहन, कलचुरी, चालुक्य, राष्ट्रकुट, शिलाहार आणि यादव अशा अनेक राज घराण्यांनी मुंबईवर राज्य केले. मुंबईचा विस्तारणारा स्थलात्मक आकृतीबंध १८६० पर्यंत निश्चित झाला. मुंबईचा ब्रिटिश काळातील उदय आणि आर्थिक विकास जहाज बांधणी आणि आयात निर्यात व्यापारामुळे झाला. मुंबईच्या आर्थिक प्रगतीस औद्योगीकरण, वस्त्रोद्योग, कारखाने, वाहतूक या गोष्टी कारणीभूत ठरल्या. मुंबईत पहिली कापड गिरणी १८५४ मध्ये सुरू झाली. परिणामी सागरमार्गे जागतिक पातळीवर व्यापार समुद्रमार्ग जोडला गेला.

१९३० च्या सुमारास वस्त्रोत्पादन मुंबई जगात दुसऱ्या क्रमांकावर आली. मुंबई एकाच प्रकारचा उद्योगांचे केंद्र राहिले नाही.

ग्रामीण महाराष्ट्रतील वेतनाच्या तुलनेत मुंबईच्या कामगाराला मिळणारे वेतन जास्त असल्याने स्थलांतराचे प्रमाण वाढले. शेती कपडा और मकान यांच्या गरजांना मुंबई पुरवण उरत होती.

मुंबई हे प्रत्येक भारतीयाच्या पोटा पाण्याची सोय करणारं शहर. सर्वांच्या मनात एवढ बिंबून गेलेले जुन्या काळात पुस्तकांत धडा वजा कविता म्हणुन...

दहा दहा ची लोकर गाडी, सोडीत आली पोकळ श्वास

घड्याळतल्या काट्यांचा अन, सौदा पडला दीन उदास

जिथे मारते कांदेवाडी टांग जराशी, ठाकुरद्वारा खंड खडते

अन् ट्राम वाकडी कंबर मोडुनी चाटत तारा.

अशा ओळीत मर्ढेकरांनी मुंबई टिपली.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मुंबईत प्रशांत नगरमध्ये चित्रपटसृष्टीची निर्मिती झाली त्यांतच 'व्ही.शांताराम', 'प्रभाकर पेंडशीकर', 'दादासाहेब फळके' यासारख्या दिग्गज कलावंतांची भरमार सुरु झाली. शनिवार ३ मे १९१३ साली प्रथम चलचित्रपटाची 'राजा हरिश्चंद्र' म्हणून सुरवात झाली. त्यानंतर पुढे नव्या जोमाने चित्रपट सृष्टिची निर्मिती वाढत गेली त्याचा जोम जागतिक पातळीवर दखल घेण्यापलीकडे जात मुघल ए आजम सारख्या चित्रपटाची निर्मिती होऊ लागली.

राजेश खन्ना, अमिताभ बच्चन, दादा मुनी अशा अनेक कलावंतांची रास मुंबईत आली. कामगार वस्ती म्हणून मिल टेक्सटाईल आणि गिरणी कामगारांचा जन्म मुंबईत झाला. ज्यांतून नारायण सुर्वे सारख्या दिग्गज जागतिक कवींचा जन्म होत गेला. मोठ्या प्रमाणावर मुंबईच्या प्रादेशिक घटना कलानुसार बदलत गेल्या आहेत. मरिन लाईन्स चित्रपट गृहे आणि जागोजागि मिळणारी उडव्यांची दूकाने चोपटीवर एकदा बसून डुबणार्या सर्व सुर्यांच्या क्षणांना आधोरेखित करत बसून गुंग होणारी तरुन पिढी प्रेमाला बहर देणारी स्वप्न नगरी मुंबई प्रसिद्ध होत गेली.

राजकीय:

बाळ ठाकरे, शरद पवार आणि तत्कालीन दिग्गज मंडळी मुंबईचा मराठी माणूस म्हणून आरोळी ठोकू लागली. छत्तीस वर्षापूर्वी मनुष्य लढ देऊन मराठी लोकांनी मुंबई पदरात पाडून घेतली. मुंबई मराठी माणसांची घसरण होत गेली. त्याचप्रमाणे राजकीय नवेदस्तऐवज मांडत मुंबईत अनेक समाजवादी आणि जातीवादी गट स्थापन होत गेली. मुंबई सत्तेच एक महत्त्वाचे केंद्र म्हणून पाहू लागली गेली. मुंबईचे वर्णन हे एका जादुई नगरीच वर्णन करण्यापलीकडे जाते. ज्यात बेशुमार स्वप्ने सत्यात उतरण्यासाठी रात्रंदिवस अखंडपणे अविस्त चालणारी न थांबणारी न थकणारी अशी चित्र विचित्र घड्याळाच्या काट्यांना डोक्यावर बांधणारी अशी चित्र नगरी. अण्णा भाऊ साठे यांनी मुंबईचे वर्णन अगदी प्रखरपणे मांडले आहे....

मुंबई उंचावरी/मलबाल हिल इंद्रपुरी

कुबेरांची वस्ती तिथं सुख भोगती

परळ्यात राहाणारे रात दिवस राबणारे

मिळेल ते खाऊन घाम गाळती.

आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## मुंबईतील वृत्तपत्रांचा उदय

गौतम पवार, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

इंग्रजी राज्यात इंग्रजीला राजव्यवहाराची भाषा म्हणून अनन्य साधारण महत्त्व होते. त्यामुळे वृत्तपत्रेही या भाषेत देशी भाषांपूर्वी निर्माण होऊन वाढत जाणे अपरिहार्य होते. त्यामुळे मुंबईत इंग्रजांची इंग्रजी वृत्तपत्रे प्रथम सुरू झाली. पण मुंबईत देशी भाषांमध्ये वृत्तपत्रे कोणी वाढविली हीच महत्वाची गोष्ट आहे. पारशी लोकांनी इंग्रजांचे वळण घेतल्यामुळे ते अधिक पुढारलेले ही गोष्ट सर्वसामान्य आहे. त्यामुळे मुंबईत पहिले देशी वृत्तपत्र "बॉम्बे समाचार" हे १८२२ साली फर्डूनजी मर्झबान या पारशी गृहस्थाने सुरू केले. पुन्हा १८३१ साली मोतीवाला या पारशी गृहस्थाने "जामे जमशेद" हे दुसरे गुजराती वृत्तपत्र सुरू केले. पण हे दोन पारशी अपवाद वगळले तर मुंबईतील देशी वृत्तपत्रात मराठी वृत्तपत्रे अग्रेसर राहिली.



पहिले मराठी वृत्तपत्र सुरू करण्याचा मान १८३२ साली बाळ गंगाधर शास्त्री जांभेंकर यांना आहे. या कामी हरिशचंद्रजी आणि जनार्दन वासूदेवती हे दोन गृहस्थ एकमेकांना सल्ला देत होते. स्वदेशीय लोकांमध्ये विलायतेतील विद्यांचा अभ्यास अधिक व्हावा आणि त्या देशाची समृद्धी व्हावी ही "दर्पण" ची स्फूर्तीच त्यानंतरच्या मराठी वृत्तपत्रांनी घेतली.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

आठ वर्षे चालून "दर्पण" १८४० साली बंद पडले. पण त्यापूर्वीच एक वर्ष 'दिग्दर्शक' हे मासिक जांभेकर यांनी सुरू केले. हे मराठीतीलच नव्हे तर मुंबईतील आद्य मासिक होते. त्यानंतर एका वर्षाने नाैरोजी फर्डूनजी या पारशी गृहस्थाने 'विद्यासागर' हे पहिले गुजराती मासिक सुरू केले.

त्याच्यापुढे दिग्दर्शनाचा आदर्श होता. दिग्दर्शन चार वर्षे तरी चालले असावे. वृत्तपत्राचा उपक्रम लोकप्रिय व्हावा व तो आर्थिकदृष्ट्या आतबत्याचा ठरावा हा मराठी वृत्तपत्रांना तेंव्हा पासून शाप मिळालेला दिसतो. कारण त्यानंतर निघालेल्या पत्रांनी दर्पणच्या लोकप्रियतेचा उल्लेख केला आहे. पण बालशास्त्री यांचे हे दोन्हीही उपक्रम आर्थिक अडचणींमुळे बंद पडले. १८९३ साली मुंबई वैभव हे दैनिक निघाले.

त्यानंतर मुंबईतील क्रांतीकारक दैनिक म्हणजे बहिष्कृत भारत, मूकनायक, जनता आणि प्रबुद्ध भारत अशी वृत्तपत्रे मुंबईत अन्यायाच्या विरोधात वादळे उठवू लागली. ही वृत्तपत्रे १९२० ते १९५६ च्या काळात कार्यरत राहिली. या वृत्तपत्रांचे जनक डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर होते. अच्युतराव बळवंत कोल्हटकर यांनी सुरू केलेले 'संदेश' ह्या वृत्तपत्रातून त्यांचे व्यक्तित्व स्पष्ट होते. १९२९ साली प्रभात हे दैनिक निघाले. त्यातही कोल्हटकरांच्या लेखनीचा संचार होत असे. यापूर्वीच्या काळात सहस्रकर १९१५ प्रफुल्लता, १९१९ मौज व १९२६ तदनंतर तुतारी, दौलत, विधीवृत्त, विहार, वसुंधरा, दुनिया, क्रांती, निर्भीड, चाबूकस्वार, स्वदेश, रणगर्जना, नवी मौज, सावधान, प्रताप तिरंदाज अशी अनेक लहानमोठी साप्ताहिके निघाली.

आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## एलिफन्टाची गुहा

तेजस्वी कुरील, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

घारापुरची लेणी उर्फ एलिफन्टा केव्हज ही महाराष्ट्रामधील मुंबई नजिकच्या घारापुरी बेटांवरील लेणी आहेत. पाषाणात खोदलेली ही लेणी इसवी सनाचे ९ वे शतक ते १३ वे शतक या कालखंडात निर्माण करण्यात आली होती. १९८७ साली या लेण्यांना यूनेस्को नेजागतिक वारसा स्थानचा दर्जा दिला गेला. घारापुरी लेण्यांच्या प्रवेशद्वाराजवळ हत्तीचे प्रचंड आकरचे एक शिल्प होते, त्यावरूनच या लेण्यांना एलिफन्टा लेणी असे नाव पडले. हे शिल्प सध्या मुंबईच्या राणीच्या बागेत आहे. ही लेणी मुंबई शहराच्या पूर्वेस समुद्रात किनाऱ्यापासून १० किलोमीटर दूर आहे.



# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

इतिहास:-

एलिफन्टा लेण्यांच्या निर्मितीचा काळ हा साधारण इसवी सन ९०० ते १३०० च्या दरम्यान असावा असा अंदाज आहे. एका अखंड पाषाणात ही लेणी कोरण्यात आली आहे. ज्या काळी पाश्चात्य देशांमध्ये मानवी वसाहतींचा मागमूसुद्धा नव्हता. त्याकाळी आपल्या भारतीय पूर्वजांनी इतक्या दुर्गम भागात इतकी अफाट कलाकृती निर्माण केली. याला कुठेच तोड नाही. या गावचे प्राचीन नाव श्रीपुरी असे होते. कोकणातील मौर्य वंशाची घारापुरी ही राजधानी असावी. त्यानंतर चालुक्य, राष्ट्रकूट, यादव नि मोगल यांनी तिथे क्रमाने आपली सत्ता प्रस्थापित केली. सोळाव्या शतकाच्या पूर्वार्धात हे बेट पोर्तुगीजांच्या ताब्यात गेले. शिवाजी महाराजांच्या काळात ते मराठ्यांनी हस्तगत केली. सन १७७४ मध्ये त्यावर इंग्रजांनी आपले प्रभुत्व स्थापले.

**महत्त्व आणि वैशिष्ट्ये :-**

या बेटावरील डोंगरात पाच लेणी खोदलेली आहेत. येथील शिल्पकाम शैव संप्रदायाचे आहे. त्यात अनेक वेचक, निवडक शिवकथा समूर्त झालेल्या दिसतात. या कथांपैकी अतिशय वैशिष्ट्यपूर्ण अशी शिव-पार्वती विवाह, गंगावतरण, तांडवनृत्य, अंधकासुर वध इत्यादी दृश्ये अतिशय रमणीय असून साक्षात शिवाचे जीवनच थोडक्यात आपल्यापुढे साकार करतात.

**मुख्य गुफा:-** मुख्य गुफा अथवा शिव गुहा किंवा ज्यास महाकाय गुहा असे म्हणतात, ती २७ मीटर (८९ फूट) वर्गचा मंडप आहे. या लेण्यात भव्य दालन असून मध्यभागी ११ हात उंचीची एक त्रिमुखी मूर्ती आहे. तीनही मुखे अतिशय सुंदर असून त्यांच्या मुकुटावरील कलाकुसर प्रेक्षणीय आहे. ब्रह्मा, विष्णू, महेश यांच्या संयुक्त मूर्तीला त्रिमूर्ती असे म्हणतात.

**विवाह चित्र:-**

हे घारापुरी चित्रातील सर्वोत्कृष्ट चित्र ठरेल. शंकरावर अनुरक्त असलेल्या पार्वतीने शंकराची सेवा करून त्यांची प्रीती संपादन केली, तिला मागणी घालण्याकरिता शंकराने हिमालायकडे सप्तऋषी पाठविले. हिमालयाने ही मागणी मान्य केल्यानंतर त्यांचा विवाह झाला. यामुळे सर्व देवांना संतोष झाला. ते विवाह संभारंभाला उपस्थित राहिले, हा प्रसंग या चित्रात दाखवला आहे.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

### रावणानुग्रह:-

एका लेण्यात कैलास पर्वतावर शिव-पार्वती बसलेली असून रावण आपल्या वीस भुजांनी तो पर्वत हलवीत आहे, असे दृश्य दिसते. शंकराच्या मुकुटात चंद्रकला आणि कपाळावर तृतीय नेत्र स्पष्टपणे दिसत आहे. शंकर एका हाताने बावरलेल्या पार्वतीला आधार आणि निर्भयतेचे आश्वासन देत आहे.

प्रवास:-घारापुरी बेटांवर पोहोचण्यासाठी मुंबई शहरातील 'गेट वे ऑफ इंडिया' पासून मुंबईच्या खाडीतून होडीने जावे लागते. होडीचा प्रवास साधारण तासाभराचा आहे. या एका तासाच्या सागरी प्रवासात समुद्रावर विहार करणाऱ्या नानाविध पक्षी बगळ्यांबरोबरच मुंबईचे दुरून दिसणारे रूपही न्याहाळता येते. शिवाय 'बॉम्बे हाय' नावाचे समुद्रातून उत्खनन करून पेट्रोलियम मिळवणारे क्षेत्र, न्हावा-शेवा बंदर, देशविदेशांतील मोठमोठ्या व्यापारी नौका यांचेही दर्शन होते. बेटावरच दक्षिणेस घारापुरी नावाचे छोटेसे गाव आहे.



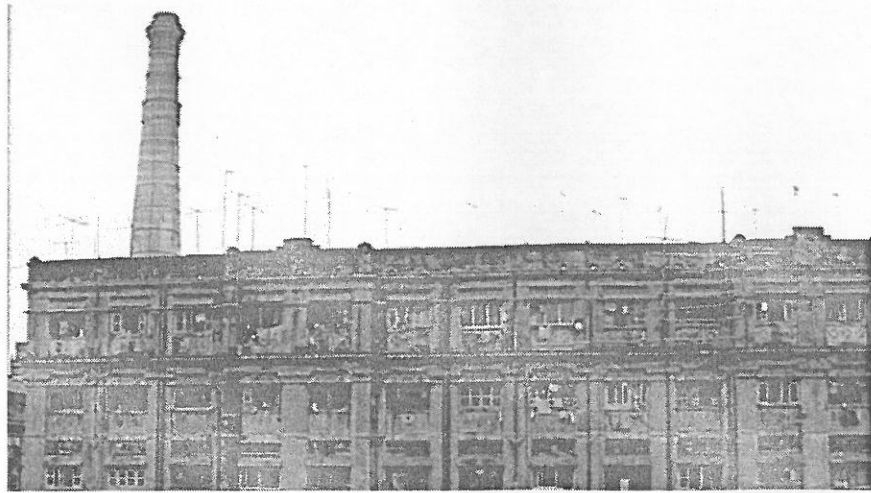
# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## गिरणगाव

अक्षय येरम, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

गिरणगाव म्हटलं की आपल्या डोळयासमोर येत ते लालबाग,परेल ,दादर त्याचबरोबर गिरणगाव म्हटलं की मुंबईतला गिरणीव्यवसाय अन् गिरणी कामगार हेच समीकरण आपल्या डोळयासमोर येते. आलीकडच्या काळात गिरणीव्यवसाय अन् गिरणी कामगार केव्हाच नामशेष झाले. उरले फक्त आणि फक्त ते म्हणजे आर्थिक,सांस्कृतिक खच्चीकरणाचे वास्तव. गिरणी कामगारांच्या प्रश्नाला आकार देण्यासाठी काही शिल्लकच नाही. मूळ प्रश्नांना प्रचंड फाटे फुटलेले आहेत.एकावर उत्तर शोधाय तरी मूळ प्रश्नांची म्हणजे बंद गिरण्यांची वेदना ठसठसती रहातेच. गिरणगावावर बिल्डर्स आणि माफिया टोळी यांच्या नजरा होत्या. गिरण्या बंद पाडून गिरणगावात टोलेजंग इमारती बांधायच्या हा या लोकांचा उद्देश होता. त्याचबरोबर गिरणगावच्या आवारातील शेकडो एकर मोकळ्या पडलेल्या जामिनीवर त्यांचे लक्ष होते. जसे की टाळूवरचं लोणी आपल्यालाच मटकावयाला मिळायला हवं यासाठी हे दोन घटक टपलेले.भायखळा,आग्नीपाडाभागातल्या गिरण्यांच्या आवारातून टोलेजंग इमारतीचे सुळके आकाशाकडे झेपावले. पूल, फन गेम्स, क्लब, यांच्या इमारतीचे क्लचर गिरणगावात वाढीस लागलं. पण गिरणगाव तग धरून होतं. गिरणगावाच्या या ज्हासाचा प्रवास वीस वर्षापूर्वीचा आहे.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

१८९०-९१ मध्ये गिरण्यांचं पहिलं आंदोलन सुरु झालं. संघर्ष अन् संप यांच्या पलीकडेही गिरणगावाचं एक रूप होतं आणि त्यात बरंच काही होतं जास्तीत जास्ती गिरण्याची दाटी माझगांव-वरळी-परेल-लालबाग-भायखळा ही होती. त्याचबरोबर ही गाव आपलं गावपण जपून होती. व पुढे अनेक गिरण्या चालू होत्या.

मुंबईत पहिली कापड गिरणी १८५४ मध्ये ताडदेवच्या परिसरात सुरु झाली होती. आणि असंख्य लोकांना काम मिळाले. कधी एकेकाळी हाच गिरणगाव मुंबईचा राजा होता. अवघ्या मुंबईचं सांस्कृतिक-राजकीय पुढारपण गिरणगावाकडे होतं. येथील प्रत्येक गिरणीच वैशिष्ट्य वेगळेच होते. त्या काळात कापडाच व्यवसाय वाढलाच होता. गिरण्यात कापूस पिंजला जात होता. त्याचबरोबर विचारही पिंजले जात होते. कपड्याला योग्य आकार दिला जात असे. गिरणगाव मुंबईचा राजाच होता. त्याचबरोबर गिरणगावात जिगर होती, उबदारपणा होता, प्रेम होत, जोश होता, मस्ती होती. मालक आणि कामगार असे दोन भाग गिरणगावात होते. गिरण्या मालकांचे कोणताही निर्णय न पटल्यास कामगार वर्ग दोन हात करण्यास तयार असत. त्याचबरोबर लोकांना मनोरंजनासाठी सेवा नव्हत्या. त्यामुळे भजन मंडळे जोरात होती. ते मनोरंजनासाठी भजन करत. हे सर्व फक्त १९८२ पर्यंतच्या ऐतिहासिक संपापर्यंत टिकलं काही काळाने संप फुटला आणि पहाडासारखी माणसं अक्षरशः कोलमडली. हरवून गेली. गिरणगावच्या वाटेवर बाजार भरतो. पण खरेदी करणारे ग्राहक वेगळे होते. जेव्हा गिरण्या चालू होत्या तेव्हा गिरणी कामगार आपल्या घरच्यांसाठी काही नेणारे असे ते कामगार होते. हा ग्राहकवर्ग तुटला गिरणी बंद झाली आणि सर्वच संपले. गिरणगावाचा पूर्वीचा रुबाब फार विझून गेला. गिरणगावातील लोक गिरण्या चालू होत्या लोक खुश होते. काहीही कमी नव्हते. पुढे गिरण्या बंद झाल्यावर सर्व कामगार वर्ग पोरका झाला होता. गिरणगावावर मोठे संकटच कोसळले होते. पुढे गिरणगाव चर्चेचा विषय सुरु झाला. प्रसार माध्यमांनी हा विषय उचलून धरला. मुंबईला जागतिक दर्जाचं शहर बनवायचा सर्वच राजकारणी लोकांनी विडा उचला होता. या जागेवर ३०-४० मजल्याचे टॉवर बांधण्याचे ठरवले. मुंबईच्या कायापालटाचं प्रतिक अशी या विकासाला प्रसिद्धी मिळाली. गिरणगावात ६०० एकर जमिनीत ५८ गिरण्या होत्या. आता या गिरणगावाचे कायापालट झाले. आता हाताच्या बोटावर मोजण्याइतक्याच गिरण्या चालू राहिल्या आणि गिरणगाव ठप्प झाले. मुंबईचा संपूर्ण विकास गिरणगावामुळे व गिरण्यांमुळेच झाला. गिरणगावामुळेच मुंबईला आर्थिक राजधानीचे शहर म्हटले गेले आहे. असे हे मुंबईतील गिरणगाव!

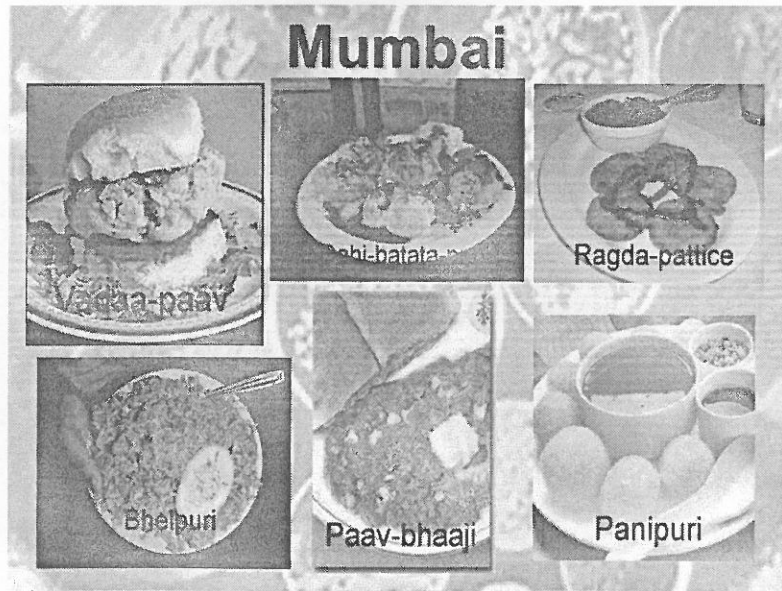


## आम्हा खवय्यांची मुंबई

फाल्गुनी अजय जोशी, द्वितीय वर्ष कला.

भारताच्या प्रादेशिक सीमा बघितल्या तर त्या पश्चिमेला कच्छ पासून पूर्वेच्या कलकत्यापर्यंत अशा विस्तारलेल्या आहेत. आपल्या भारताच्या प्रत्येक प्रदेशामधील खाण्यात वैविध्य आहे. एक विशिष्ट खाद्यसंस्कृती आहे. आणि या सर्व खाद्यसंस्कृतीचा मिलाप एकत्र कुठे बघायला मिळतो? तर तो फक्त आपल्या लाडक्या मुंबईमध्ये!

मुंबईची खाद्यसंस्कृती ही इंद्रधनुष्याएवढी रंगीत आहे. कुलकर्ण्यांची भजी, कॅननची पावभाजी यापासून ते मोहम्मद आली रोडच्या कोंबडीवड्यापर्यंत आणि इराण्याच्या बनमस्का-चहापासून ते हाजीअलीच्या फ्रूटक्रीम पर्यंत ही खाद्यसंस्कृती विविधांगी विस्तारलेली आहे. आपली आधीची मुंबई ही कुलाब्याच्या दांड्यापासून सुरू होऊन माहिम, शीव पर्यंत संपायची. पण आता ती मुलुंड आणि दहिसर पर्यंत पसरली. या मुंबईमध्ये सर्व जातीची सर्व पंथाचे लोकं राहतात. अठरापगड जाती-जमाती असणारे हे बांधव सगळेच खवय्ये! आणि मनापासून प्रेम करतात इथल्या राजावर...वडापावावर! अगदी गरिबातला गरीब माणूस आणि श्रीमंत गडगंज पैसेवाला सुद्धा वडा पावावर प्रेम करणं कधीच विसरू शकत नाही.



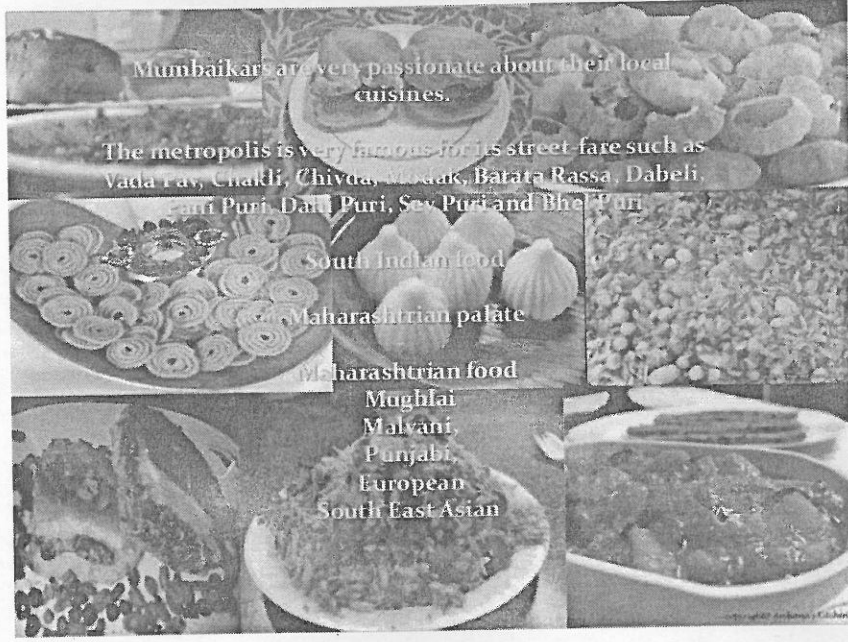
## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मुंबई म्हंटलं की सर्वात प्रथम डोळ्यासमोर येते ती मुंबई छत्रपती शिवाजी महाराज टर्मिनस ची भव्य इमारत. अगदी चवीनं मांसाहारावर प्रेम करणाऱ्यासाठी या इमारतीच्या बाजूने चालत राहिल्यास रूढार्थाने स्वर्ग दिसेल. अख्खी समुद्रसृष्टीच पानात अवतरते. शाकाहारी लोकांसाठी सुद्धा आपली मुंबई म्हणजे खाद्याचे आंदणच! त्यांच्या जिभेचे चोचले सुद्धा ती मनमुरादपणे पुरवते. कोल्हापुरी चिवड्याच्या मिसळपासून ते पणशीकरांच्या खरवसापर्यंत सगळं अगदी स्वर्गसुख प्राप्त करून देणारं!

शाकाहारींसाठी पोलीस कॅण्टीनजवळची किंवा आणखी चांगली खूण सांगायची, तर लोकमान्य टिळक यांचे निधन झाले, त्या सरदार गृहाजवळची एक उत्तम जागा आहे. जागेचे नाव बादशाह! नावावरून डोळ्यासमोर चिकन बिर्याणी वगैरे येत असली, तरी हे हॉटेल पूर्णपणे शाकाहारी आहे. या हॉटेलात पावभाजी अप्रतिम मिळते. त्याचप्रमाणे या हॉटेलमधलं फ्रुट सॅलडही खवय्यांच्या पसतीला उतरले आहे. मुंबई छत्रपती शिवाजी टर्मिनसच्या इमारतीसमोर बोराबाजाराच्या रस्त्यावर पंचम पुरीवाला आपले बस्तान मांडून बसला आहे. त्याच्याकडील पुरी-भाजी केवळ भुकेला म्हणूनच नाही, तर जिभेचे चोचले पुरवायलाही उत्तम. महापालिकेच्या इमारतीसमोर आराम नावाच्या मराठमोळ्या पदार्थांच्या उपाहारगृहात झणझणीत मिसळीपासून खरवसापर्यंत अनेक पदार्थ उत्तम मिळतात. तर या हॉटेलच्या बाजूच्याच गल्लीत मुंबईतील अत्यंत जुना विठ्ठल भेळवालाही ठाण मांडून आहे. या भेळवाल्याकडील चाट पदार्थांच्या चवीत वर्षानुवर्षे काहीच फरक पडला नसल्याचे बुजुर्ग सांगतात.

पण भेळ खावी ती गिरगाव चौपाटीवर, मावळत्या सूर्याला साक्षीला ठेवून! तारापोरवाला मत्स्यालय आणि गिरगाव चौपाटी हीदेखील मुंबईत फिरायला येणाऱ्यांची आवडती पर्यटन स्थळे. तारापोरवाला मत्स्यालय सकाळच्या वेळेत उरकून घेतलेले चांगले. पण चौपाटीवर मात्र संध्याकाळीच रेंगाळण्यात मजा. या चौपाटीवर एकमेकींना लागून असलेल्या अनेक चाट आणि पावभाजीच्या गाड्या गंधावाटे मुंबईकरांच्या पोटाचा ठाव घेत असतात. चौपाटीवर भेळ विकणाऱ्या भैय्याच्या हाताला काय चव येते, कुणास ठाऊक! पण त्या भेळेची लज्जतच वेगळी. एखाद्या घराण्याचा एखादा राग एका ठरावीक गायकाची ओळख बनतो. तो राग इतर कोणीही



कितीही छान आळवला, तरी त्या गायकाची सर येत नाही. चौपाटीवरच्या भेळेचेही तसेच आहे. ती चौपाटीवरच्या भय्याकडूनच घ्यावी आणि समुद्राच्या लाटांच्या साक्षीने वाळूत बसून खावी. तीदेखील कागदावर घेतल्यास उत्तम!

रात्रीच्या वेळी दादर वगैरे परिसरात चुकून असलात, तर दादर पश्चिमेकडील कबूतरखान्याजवळील एका गल्लीत भेजा मसाल्याची गाडी लावणाऱ्या नाम्याशेट भेजावालाकडील भेजा मसाला चुकवू नका. नाम्याशेट भेजावाला म्हणजे मुंबईतील एक संस्थान आहे. रात्री दहानंतर गाडी लावणाऱ्या नाम्याकडे मोजके, म्हणजे ३०-४० भेजेच मिळतात. त्यामुळे जास्त उशिरा जाऊन चालत नाही. नाम्याशेटकडे भेजा मसाल्याबरोबरच अंडा राइसही खूप चांगला मिळतो. ही झाली, मुंबई पर्यटनाबरोबरच करायची खाद्यभ्रमंती. पण त्याशिवायही या मुंबईच्या उदरात अशा अनेक जागा दडल्या आहेत जिथे फक्त 'उदरभरणम्' एवढा एकच हेतू न ठेवता पंचेंद्रियांना खूश करणारे जिनस मिळतात. ही यादी खूप मोठी आणि मुंबईसारखीच कॉस्मॉपॉलिटन आहे. हे विविध पदार्थ चाखण्यासाठी मोठी सुटी, खूप भूक आणि खिशात थोडे जास्त पैसे ठेवून मुंबईत यायला हवे.



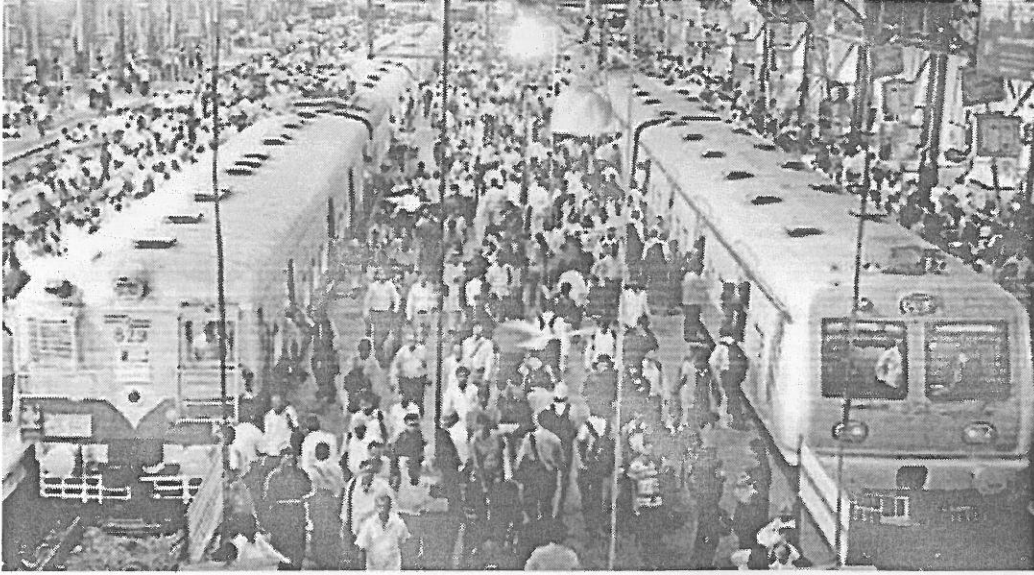
आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## मुंबईची आगगाडी

अश्विनी माने, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

मुंबईच्या शहराची जशी वाढ होत गेली, तशी आतील भागात सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेची गरज वाढू लागली. व्हिक्टोरिया ती गरज भागवू शकत न्हवती. म्हणून तिने सार्वजनिक घोडागाडी सुरू करण्याचा उपक्रम इसवी सन १८९९ मध्ये विचारात घेतला या घोडागाड्यांना 'हॉर्स कोच' असे संबोधले गेले. या हॉर्स कोच प्रथम फोर्टपासून शिवडीपर्यंत ये-जा करणार होत्या आणि यामुळे भायखळा आणि परळ येथील रहिवासी यांची सोय झाली. मुंबईची गर्दी आणि वाहतूकची जास्तच गरज वाढली. नंतर ट्रम्प गाडीचा विचार करण्यात आला आणि त्याचा शोध असाही इंग्लंडमध्ये लागलाच होता. १८४५ मध्ये 'ग्रेट इंडीयन पेनिनस्युला रेल्वे' ही कंपनी स्थापन करण्यात आली. या कंपनीचे सदस्य मिस्टर चापमन यांना पाहणीसाठी मुंबईत पाठवले. आणि कंपनीने जुलै १८४८ मैल लांबीची रेल्वे बांधण्यासाठी परवानगी दिली. त्याचा खर्चाचा अंदाज पाच लक्ष पौंड होता. कंपनीने भांडवल दहा लाख पौंड केले. कंपनीची कचेरी नाना शंकर शेठ यांच्या वाड्यातच ठेवली.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

लोहमार्ग टाकण्याची सुरुवात ३१ ऑक्टोबर १८५० रोजी शीव येथे नामदार विलोधाबी यांच्या हस्ते करण्यात आली. प्रत्यक्षात १६ एप्रिल १८५३ रोजी दुपारी साडे तीन वाजता अठरा डबे असलेली तीन इंजिनाची आगगाडी ५०० माणसे घेऊन बोरीबंदर निघाली ती ५७ मिनिटांत ठाण्यात पोहचली. वाफेवर चालणारी ही आगगाडी देवताच आहे अशा भावनेने लोक त्या गाडीला नमस्कार करीत वाटेवर उभे होते. कालांतराने बॉम्बे-बरोडा- ऍण्ड सेन्ट्रल इंडिया म्हणजे आजची वेस्टर्न रेल्वे १८५५ साली सुरू झाली.

### आजची मुंबईची आगगाडी

आता मुंबईची गर्दीफार वाढली आहे. ५-५ मिनिटांना गाडी असूनही पाय ठेवायला जागा गाडीत नसते. आजच्या काळात आगगाडीचे महत्त्व असाधारण आहे. विजेचा शोध लागल्यापासून कालांतराने विजेवर चालणारी ट्रेन आली. आणि आगगाडीचा वेग वाढतच गेला. मुंबईतील प्रत्येक माणूस हा कोणत्याना - कोणत्या कारणासाठी प्रवास करतच असतो त्यामुळे प्रत्येक माणसाच्या संपर्कात आगगाडी आहे असे म्हणता येईल . मुंबईतील गर्दी फारच वाढल्याने आता विज्ञानाच्या शोधामुळे अधिक जलद वेगाच्या आगगाडीचा शोध लागला आणि त्यामुळे लोकल-आगगाडीचा थोडा भार कमी झाला. परंतु त्या लोकल गाडीचे महत्त्व या प्रकारच्या आगगाडी पेक्षा जास्तच आहे. मोनो रेल्वेचा शोध लोकल नंतर लागला आणि अलीकडेच मेट्रोचा शोध लागला .

### मुंबईची मोनो आणि मेट्रो



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

या दोन रेल्वे आल्यापासून मुंबईतील प्रवास थोडा सुखकर झाला आहे जलद रेल्वे व्यवस्थेमुळे अमूल्य असलेला वेळ माणसांना वाचवता येऊ लागला आहे. मुंबईतील मोनो रेल प्रणाली ही ४ फेब्रुवारी २०१४ आणि मेट्रो रेल्वे ही ८ जून २०१४ या वेळी सेवेत आली. २००९ साली मोनो रेलच्या बांधकामाला सुरवात झाली व चेंबूर ते वडाळा डेपो हा ८.९३ किलोमीटर लांबीचा पहिला टप्पा ४ फेब्रुवारी २०१४ रोजी प्रवाश्यांसाठी खुला करण्यात आला. मुंबई उपनगरी रेल्वेवरील ताण कमी करण्या चा मुंबई मेट्रो चा उद्देश हो ता. जून २००६ मध्ये भारताचे पंतप्रधान मनमोहन सिंग यांनी या प्रणालीच्या पहिल्याभागाचे भूमी पूजन केले आणि मेट्रोची वर्सोवा ते घाटकोपर दरम्यान धावणाऱ्या पहिल्या मार्गिकेचे उदघाटन ८ जून २०१४ रोजी करण्यात आले. सध्या ही उपनगरीय रेल्वे मुंबईकरांसाठी खूप महत्वाची असून दररोज ६० लाखाहून जास्त लोक या मेट्रोचा वापर करतात.

### सेवा व सुविधा

ह्या सेवेत एकूण ४६५ किलोमीटर लांबीचे मार्ग आहेत. डहाणू ते चर्चगेट तसेच कसारा, कर्जत, पनवेल ते छत्रपती शिवाजी टर्मिनस या मार्गावर धावणाऱ्या उपनगरी रेल्वेच्या गाड्या या गाड्यांच्या वर टांगलेल्या तारांमधून मिळणाऱ्या २५,००० हॉल्ट ए .सी. वीज पुरवठा १५०० हॉल्ट असतो . ह्या रेल्वे गाड्यांना प्रत्येकी ३,४ किंवा पाच ई.एम.यु. (इलेक्ट्रिक मल्टिपल युनिट) जोडलेली असतात. युनिटच्या संख्येनुसार गाडीला ९ ,१२ किंवा (फक्त पश्चिम रेल्वेमध्ये) १५ डबे असतात . अशा एकूण १९१ गाड्यांद्वारे २,३४२ फेऱ्यांतून रोज सुमारे ६९.४ लाखाहून जास्त प्रवाशी प्रवास करतात.

### क्षेत्र व मार्ग

पश्चिम रेल्वे व मध्य रेल्वे , हे भारतीय रेल्वेच्या दोन क्षेत्रीय विभाग ही रेल्वे प्रणाली चालवतात. सध्या मध्य व पश्चिम या दोन्ही मार्गावर जलद उपनगरी गाड्या, मालगाड्या व दूर अंतरापर्यंत चालणाऱ्या मुख्य रेल्वे लाइनवरच्या गाड्या एकाच रुळजोडीवर धावतात. हार्बर मार्गावरच्या सेवा मध्य तसेच पश्चिम या दोन्ही विभागांच्या लोहमार्गावर चालवल्या जातात.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

**पश्चिम रेल्वे ( वेस्टर्न लाइन )** पश्चिम रेल्वेची उपनगरीय सेवा चर्चगेटपासून डहाणू रोडपर्यंत चालवली जाते. समुद्र किनाऱ्याला साधारण समांतर असे १२४ किलोमीटर ये - जा करणाऱ्या या मार्गावर दोन स्थानिक मंदगती , दोन द्रुतगती आणि वसई रोडपर्यंत एक अधिक असे चार-पाच लोहमार्ग आहेत. चर्चगेट ते विरार दरम्यान ६० किलोमीटर अंतरावर इ.एम. यु. नेही सेवा पुरवली जाते तर विरार- डहाणू रोड मार्गावर (६४ किमी ) एम. ई. एम.यु ( मल्टिपल इलेक्ट्रिक मेन लाईन युनिट) द्वारे ही सेवा पुरवली जाते. या मेमु गाड्यांच्या काही फेऱ्या डहाणू रोड पासून वसई रोड पासून पनवेललाही जातात. उपनगरी गाड्यांच्या दुरुस्ती आणि देखभालीसाठी महालक्ष्मी येथे कार्यशाळा आहे. शिवाय छोट्या मोठ्या दुरुस्ती साठी तसेच रात्रीच्या मुक्कामास नेण्यासाठी मुंबई सेन्ट्रल आणि कांदिवली येथे कारशेड आहेत.

**मध्य रेल्वे ( सेंट्रल लाइन )** मध्य रेल्वेची सेवा छत्रपती शिवाजी टर्मिनस पासून उत्तरेकडील कल्याणपर्यंत (५४ किलोमीटर) व पुढे विभाजित होऊन ईशान्य दिशेत कसारा (६७ किलोमीटर ) किंवा आग्नेय दिशेला खोपोलीपर्यंत (६१ किलोमीटर) उपलब्ध आहे. यात सुद्धा छत्रपती शिवाजी महाराज टर्मिनस ते कुर्ला व ठाणे ते दिव्याच्या दरम्यान ४ लोहमार्गा, तसेच कुर्ला ते ठाणे व दिवा ते कल्याणच्या दरम्यान ६ लोहमार्ग धावतात. कल्याण पुढे कसारा आणि खोपोली पर्यंत प्रत्येकी २ लोहमार्ग धावतात.या मार्गांना 'मेन' लाईन असे देखील संबोधतात. दादर आणि परळ या दोन स्थानकांवरून मध्य रेल्वे वरून पश्चिम रेल्वे वर मार्गांतरण करता येते. मध्य रेल्वे वर 'धिमी' व 'जलद' अश्या दोन प्रकारच्या सेवा आहेत. धिमीया सेवेतील गाड्या सर्व स्थानकांवर थांबतात. जलद गाड्या थोड्या फार फरकाने भायखळा, दादर, कुर्ला, घाटकोपर, विक्रोळी, भांडुप, मुलुंड, ठाणे, दिवा, डोंबिवली आणि कल्याण या स्थानकांवर थांबतात. यातील दादर, कुर्ला, ठाणे, कल्याण स्थानकांवर सर्व जलद गाड्या थांबतात. कल्याण पुढे सर्व गाड्या सर्व स्थानकांवर थांबतात.

## अफलातून मुंबई

नितेश शिंदे, द्वितीय वर्ष कला.

शिवकालीन किल्ल्यांवर मनमुराद भटकंती करणाऱ्यांना मुंबईतील सायन, धारावी येथील किल्ल्यांची माहिती नसते. मुंबईला 'देशाची आर्थिक राजधानी' अशी बिरुदावली लाभली, त्यात तेथील सक्षम आर्थिक संस्थांप्रमाणेच तेथील मार्केटचा मोठा वाटा आहे. क्रॉफर्ड मार्केट, भेंडीबाजाराजवळची दीड गल्ली, चोर गल्ली, खरेदी व खाद्य यात्रा यांनी गजबजलेला महम्मद अली रोड, भायखळ्याची भाजीमंडई, 'लग्न करावे पुण्यात आणि खरेदी करावी मुंबईत' याची प्रचिती देणारी दादर पूर्वेकडील बस्ता लेन, स्वस्त व मस्त शॉपिंगची संधी देणारा लिंकिंग रोड अशा सर्व महत्त्वाच्या बाजारांची माहिती सविताने पुस्तकात नोंदवली आहे. पर्यटनस्थळांमध्ये संग्रहालयांचे वेगळे महत्त्व असते. मुंबईत बरीच संग्रहालये आहेत. त्यातील निवडक संग्रहालयांची माहिती पुस्तकात सापडते. मुंबईत आरबीआयचे मुद्रासंग्रहालय आहे. तेथे पैशांच्या उत्क्रांतीत वस्तुविनिमयापासून ऑनलाईन व्यवहारापर्यंतचा प्रवास पाहायला मिळतो. उच्च न्यायालयाच्या 'न्यायिक संग्रहालयात' दुर्मिळ कागदपत्रांचे दर्शन घडते. भारतातील विविध संस्कृतींबरोबर चिनी, जपानी, आखाती, युरोपीयन अशा जगभरातील संस्कृतींचे सहजदर्शन 'प्रिन्स ऑफ वेल्स' अर्थात आजच्या 'छत्रपती शिवाजी महाराज वस्तुसंग्रहालयात' घडते. पशू, पक्षी, वनस्पती यांच्या अभ्यासकांना उपयुक्त ठरावे असे 'बॉम्बे नॅचरल हिस्ट्री'चे संग्रहालय आहे. पेडर रोडला भारतीय चित्रपट संग्रहालय आहे. मुंबईच्या सार्वजनिक वाहतुकीचा आधार असलेल्या रेल्वे आणि बेस्ट बसच्या स्थापनेपासूनची माहिती देणारी स्वतंत्र संग्रहालये शहरात आहेत. न्यायवैद्यक शास्त्रातून निर्माण झालेले नायर फोरेन्सिक म्युझियम, भारतीय क्रिकेट संघाने जिंकलेल्या दोन विश्वचषकांची स्मृती जपणारे अंधेरीची विश्वचषक क्रिकेट गॅलरी, मुंबईचा प्रवास उलगडून सांगणारे भाऊ दाजी लाड म्युझियम, मुंबईच्या सागरी सामर्थ्याची

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

ओळख करून देणारे नौदलाचे संग्रहालय, मत्स्यविविधतेने नटलेले तारापोरवाला मत्स्यालय आणि संयुक्त महाराष्ट्राच्या स्मृती जागवणारे संयुक्त महाराष्ट्र स्मृती दालन अशा मुंबईतील ऐतिहासिक महत्त्वाच्या संग्रहालयांची माहिती वाचताना ते पुस्तक 'संग्रही' असायलाच हवे असे वाटते. मुंबादेवी, काळबादेवी, महालक्ष्मी, शितळादेवी, जोगेश्वरी ही नावे सामान्य मुंबईकराच्या परिचयाची आहेत. परंतु महालक्ष्मीच्या जवळच असलेले धाकलेश्वर मंदिर किंवा वरळी कोळीवाड्यातील बाराव्या शतकातील गोल्फादेवी मंदिर ही नावे माहितीची नसतात. सर्वधर्मसमभाव जपणाऱ्या मुंबईत चायनीज टेम्पल, जपानी बौद्ध मंदिर, अफगाण चर्च, पोर्तुगीज चर्च अशी वेगवेगळ्या देशांतील लोकांची श्रद्धास्थाने आहेत. त्या महानगरीच्या जडणघडणीवर पारशी मंडळींचा मोठा प्रभाव आहे. लेखिकेने त्याची दखल पुस्तकात घेतली आहे. दादरची पारशी कॉलनी, पारशी अग्यारी, पारशी म्युझियम, पारशी विहीर या ठिकाणांची माहिती जुने संदर्भ गोळा करत नेमकी टिपली आहे. मुंबईच्या व्यापारउदिमातील मुस्लिमांचा सहभाग मतपेटीच्या पलीकडचा आहे. भरसमुद्रात तग धरून असलेला हाजीअली दर्गा, उत्सवात पोलिसांना मानाचे स्थान देणारा माहिमचा मखदूमशाहबाबांचा दर्गा या मुस्लीम धार्मिक स्थळांचा इतिहास आणि महत्त्व पुस्तकात नोंदवले आहे. त्याचप्रमाणे ख्रिश्चन चर्चेसची महत्त्वपूर्ण चर्चा आहे. त्यात तीनशे वर्षांचा इतिहास असलेले माउंट मेरी चर्च, सर्वात जुने कॅथलिक सेंट मायकेल चर्च यांचा समावेश आहे. मुंबई विद्यापीठ, मुंबई मराठी ग्रंथसंग्रहालय, सामाजिक-राजकीय अभ्यासकांना उपयोगी पडावे असे यशवंतराव चव्हाण प्रतिष्ठानचे ग्रंथालय अशी ज्ञानदानाची ठिकाणे मुंबई शहरात आहेत. राज्याची प्रमुख सत्ताकेंद्रे - मुख्यमंत्र्यांचे निवासस्थान वर्षा बंगला, राजभवन, मंत्रालय, नवे विधानभवन यांचा तपशील योग्य आकडेवारीसह आहे. एन.सी.पी.ए., शिवाजी मंदिर, जहांगीर आर्ट गॅलरी असे सांस्कृतिक अड्डे त्यात आहेत.



## चायना टेम्पल

('अफलातून मुंबई' या पुस्तकातून)

मुंबई ज्या सात बेटांनी बनली आहे, त्यापैकी माझगाव हे एक बेट. मोठमोठी जहाजे, प्रशस्त बंदर आणि कायम व्यापारी हालचालींनी गजबजलेल्या माझगाव डॉकजवळच्या लाकडी इमारतीत चायनाटेम्पल (चिनी मंदिर) आहे. मध्य रेल्वेच्या भायखळा स्थानकापासून किंवा हार्बर मार्गावरील डॉकयार्ड रोड स्थानकावर उतरून काही मिनिटांच्या अंतरावर असलेल्या नवाब टँक मार्गावरील त्या चिनी बौद्ध मंदिरापर्यंत पोचता येते. त्या मंदिरात 'क्वॉन-टाइ-कोन' नावाचा चिनी देव विराजमान आहे. मात्र बहुतांश मुंबईकरांना ते मंदिर अस्तित्वात असल्याचे ठाऊक नाही. भारतात कलकत्ता आणि मुंबई या दोनच ठिकाणी चिनी मंदिरे आहेत. माझगावचे ते चिनी मंदिर सुमारे दीडशे वर्षे जुने असून ते मुंबईतील चिनी परंपरा आणि चिनी संस्कृती यांचे प्रतीक बनले आहे.

माझगाव डॉकच्या किना-यालगतची खारट हवा, माशांचा विशिष्ट वास आणि मंदिराच्या गल्लीतील शांत वातावरण यामुळे त्या ठिकाणी एखादे मंदिर असेल याची कल्पना येत नाही. बाहेरून निरखून पाहिले तरी त्या वास्तूत मंदिर असल्याचे वाटत नाही. ते गडद लाल रंगाची बाल्कनी असलेले एक जुने घर वाटते. वास्तविक तेच चिनी प्रार्थनास्थळ आहे. मंदिर दुस-या मजल्यावर असून आकाराने लहान आहे. मात्र तिथे असलेली शांतता मनाला भिडते. लाल रंग चिनी लोकांमध्ये शुभ मानला जातो. त्यामुळे मंदिराचा रंगही लाल आहे. त्या मंदिरात कोणतीही सजावट किंवा नक्षीकाम आढळत नाही. मंदिराच्या प्रवेशद्वाराजवळच उजव्या बाजूला चिनी लोकांच्या 'क्वॉन-टाइ-कोन' या देवाची त्याच्या दोन भावांसह असलेली सुवर्णजडित चौकटीची तसवीर आहे. शांतता, समृद्धी आणि भरभराट यांची प्राप्ती होण्याच्या

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

उद्देशाने त्या देवाची पूजा केली जाते. क्वॉन-टाइ-कोन हा सदाचरणी व पराक्रमी योद्धा होता. तो उत्तम मार्गदर्शक म्हणून ओळखला जायचा. त्याचे मार्गदर्शन मिळावे यासाठीच ईस्ट इंडिया कंपनीत काम करणा-या कॅन्ट्रोनिज हॉगकाँग खलाशांनी १९१९ साली मुंबईत ते मंदिर उभारले. त्याच्यावर विश्वास ठेवणा-यांसाठी ते मंदिर म्हणजे सर्व प्रश्नांचे उत्तर आहे.



मंदिरात लाफिंग (हसणारा) बुद्ध आणि इतर देवदूतांच्या मूर्ती आहेत. मंदिराच्या बाजूच्या भिंतीवर एका रेषेत कार्डे लावलेली दिसतात. चिनी लोकांच्या दृष्टीने त्या कार्डांना खूप महत्त्व आहे. प्राचीन चिनी संशोधकांनी खगोलशास्त्र आणि फलज्योतिष यांच्या आधारे त्या कार्डांची रचना केली. देवळातल्या फोटोसमोरच्या टेबलावर एक पेटी आहे. त्यात 'फ्युचर स्टिक' ठेवलेल्या आहेत. त्यावर सांकेतिक भाषेत मजकूर लिहिलेला असतो. भाविकांना त्यातील हवी ती स्टिक निवडून ती सांकेतिक भाषा ओळखणाऱ्या व्यक्तीच्या मदतीने स्वतःचे भविष्य जाणून घेता येते. चिनी लोकांच्या श्रद्धेनुसार, विश्वातील 'शक्ती' म्हणून ओळखली जाणारी गूढ अशी यिन आणि यांग यांची जोडी तिथे आहे. त्यांना प्रश्न विचारा आणि ते जमिनीवर फेका. जर ते विरुद्ध बाजूला पडले तर त्या शक्ती तुमच्या बाजूने आहेत, असा त्याचा अर्थ होतो.

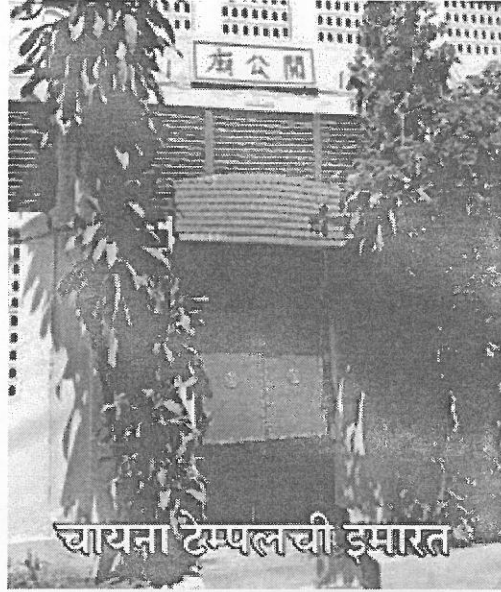
मंदिराच्या प्रवेशद्वाराजवळ उजव्या बाजूला मोठा नगारा आहे. हिंदूंच्या मंदिरात आरतीसमयी घंटानाद केला जातो, त्याप्रमाणे त्या चिनी मंदिरात पूजा-आरतीनंतर तो नगारा वाजवला

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

जातो. चिनी लोकांची पूजाअर्चा हिंदू पद्धतीशी मेळ खाणारी आहे. चिनी लोक देवापुढे अगरबत्ती लावतात आणि मिठाईचा नैवेद्य दाखवतात. चिनी देवळात निरांजनाप्रमाणे मेणबत्तीने देवाला ओवाळले जाते.

चायना टेम्पल आणि त्याचा परिसर शांत आहे. त्या वातावरणात ध्यानधारणा करता येते. ते मंदिर सकाळी १० ते सायंकाळी ६.३० या वेळेत खुले असते. त्याशिवाय मंदिर बंद असताना तिथे गेल्यास पहिल्या मजल्यावर राहणा-या रहिवाशांशी संपर्क साधल्यास ते मंदिर उघडून देतात.



ज्या इमारतीत चिनी मंदिर आहे, त्या इमारतीच्या तळमजल्यावर पूर्वी चिनी शवागार होते. १९६२ च्या भारत-चीन युद्धापूर्वी चिनी लोकांची मोठी वस्ती मुंबईत होती. गोदीत काम करणाऱ्या चिनी लोकांनी माझगावमध्ये छोटेसे चायना टाऊनच वसवले होते. त्यांची तिथे स्मशानभूमीही होती. सूर्यास्तानंतर मृतदेहाचे दफन करायचे नाही, असा चिनी रिवाज आहे. त्यामुळे एखाद्या व्यक्तीचा रात्री मृत्यू झाल्यास त्याचा देह त्या इमारतीच्या तळमजल्यावरील शवागारात रात्रभर ठेवला जात असे. १९६२ च्या भारत-चीन युद्धानंतर शहरातील चिनी माणसांकडे विश्वासघातकी म्हणून पाहिले जाऊ लागले. त्यामुळे अनेक चिनी लोकांनी मुंबई



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

सोडली. काहीजण शहरात इतरत्र रहायला गेले. आता नवाब टँक मार्गावर चिनी मंदिर असलेल्या गल्लीत हाताच्या बोटार मोजता येतील एवढीच चिनी घरे उरली आहेत. मात्र प्रत्येक महिन्याच्या पौर्णिमेला आणि चिनी नववर्षदिनी मुंबईत राहणारे चिनी भाविक त्या देवळात न चुकता येतात. चिनी लोक वसंतऋतूचा आरंभ उत्साहाने साजरा करतात. त्या उत्सवाच्या निमित्ताने आतषबाजी केली जाते. त्यावेळी ते संपूर्ण मंदिर दिव्यांच्या रोषणाईसोबत मेणबत्यांच्या मंद प्रकाशात पहाटेपर्यंत उजळून निघते.

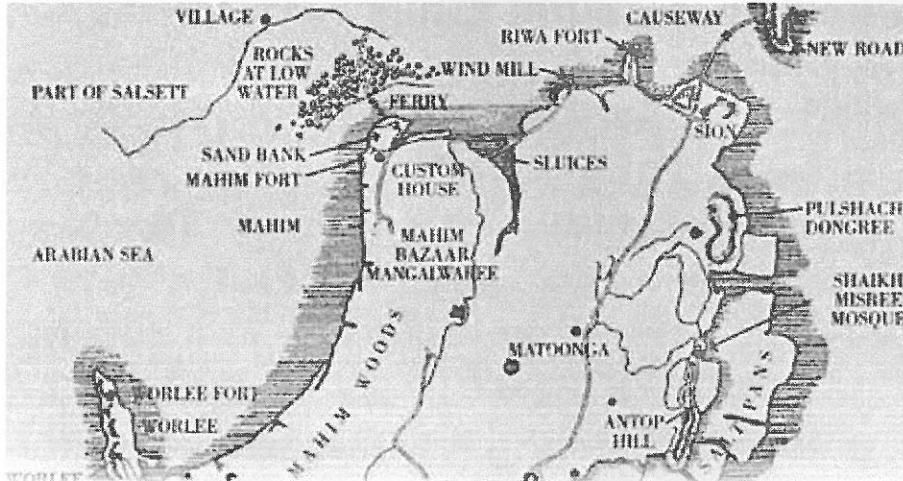


मंदिरापासून जवळच खरेखुरे 'चायना टाऊन' आहे. तिथे राहणारे बहुतांश नागरिक चिनी आहेत. ते लोक कसे राहतात? ते त्यांची धार्मिक पूजाअर्चा, उपासना कशी करतात? याविषयी तुम्हाला जाणून घ्यायचे असेल तर चायना टेम्पलबरोबर इथल्या चायना टाऊनला तुम्ही आवर्जून भेट द्या. मुंबईतील पर्यटनस्थळांच्या यादीत त्या ठिकाणाचा फार गाजावाजा नसला तरी ती प्रेक्षणीय अशी जागा आहे.

## धारावीचा किल्ला

(प्रमोद मांडे यांनी 'महान्यूज'मध्ये लिहिलेला लेख.)

मुंबई महानगरी ही महाराष्ट्राची राजधानी आहे. मुंबई अरबी समुद्राच्या किना-यावर वसलेली आहे. तो सात बेटांचा समुह होता. बेटांच्या मधल्या भागात भर घालून जमीन तयार करण्यात आली आणि त्यावर आजची मायानगरी मुंबई उभी राहिली. पूर्वी असलेल्या बेटांवर संरक्षणासाठी किल्ले बांधलेले होते. तशा आठ-नऊ किल्ल्यांच्या नोंदी आढळतात. त्यामधील काही किल्ल्यांचे अस्तित्व पूर्ण नाहीसे झाले आहे तर काही कसेबसे तग धरून आहेत. तशा किल्ल्यांपैकी एक म्हणजे धारावीचा किल्ला होय. धारावीच्या किल्ल्याचे मूळ नाव रिवा (RIWA). मात्र धारावी परिसरात असल्यामुळे तो मुख्यत्वेकरून धारावीचा किल्ला म्हणूनच ओळखला जातो. त्या किल्ल्याचे बांधकाम काळ्या दगडात झाले असल्याने त्यास 'काळा किल्ला' असेही संबोधले जाते. तिथे त्या नावाचा बसस्टॉपदेखील आहे.



उत्तर मुंबईचा अठराव्या शतकातील नकाशा.

यात रिवा अर्थात धारावीचा काळा किल्ला उत्तरेकडे दिसतो.

धारावीमध्ये किल्ला आहे

याचे अनेकांना आश्चर्य वाटते. कारण धारावीची प्रसिद्धी इतर कारणांनी जगभर झालेली आहे. अठराव्या शतकात मराठ्यांनी माहीम खाडीच्या उत्तरेकडील साष्टीचा भाग जिंकून घेतला होता. मराठ्यांची पावले केव्हाही मुंबईत शिरू शकतील म्हणून इंग्रजांनी सावधगिरीचा उपाय म्हणून काळ्या किल्ल्याची बांधणी केली. गेराल्ड ऑन्जीअर या मुंबईच्या पहिल्या गव्हर्नरने

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

गाढी नदीच्या तीरावर १७३७ मध्ये त्याची निर्मिती केली. त्या किल्ल्याचा उपयोग मुख्यत्वे पोर्तुगिजांच्या 'सालशेत बेटावर' आणि मिठी नदीवर नजर ठेवण्यासाठी केला गेला. माहीमचा किल्ला, काळा किल्ला, सायनचा किल्ला या रांगेत असलेल्या किल्ल्यांमुळे त्या काळी मुंबई बेटाची उत्तर बाजू संरक्षणाच्या दृष्टीने मजबूत झाली होती. इंग्रजांनी काळा किल्ल्याचा वापर बहुधा दारुगोळा साठवण्यासाठी केला होता. किल्ल्याच्या निर्मितीच्या वेळी शेजारून नदी वाहत होती. आतामात्र नदीच्या पात्रात मोठ्या प्रमाणात भर घालून रस्ता व इतर बांधकामे झालेली आहेत. त्यामुळे काळा किल्ला नदीपासून दूर झालेला आहे. काळा किल्ला अनोखा आहे. तो भुईकोट किल्ला असून त्याचा आकार त्रिकोणी आहे. किल्ल्याचे वैशिष्ट्य म्हणजे त्याला दरवाजा नाही. शिडीवरून तटबंदीवर चढायचे आणि आत उतरायचे. आत उतरण्यासाठी मात्र पाय-या बांधल्या आहेत. किल्ल्याचा आतील भाग कच-याने भरलेला आहे. त्यातून प्रवेशद्वार आणि जीना यांचे अवशेष दिसतात. किल्ल्याच्या अस्तित्वात असलेल्या अवशेषांत काळ्या दगडात बांधलेली किल्ल्याची भिंत आणि त्यावरील किल्ला १७३७ साली बांधल्याची माहिती देणारा दगडी शिलालेख यांचा समावेश होतो. शिलालेखावर '*Built By Order of the Honorable Horn Esq. President and Governor of Bombay in 1737*' असा मजकूर कोरण्यात आला आहे. त्याखाली 'इंजिनियर' या नावाने स्वाक्षरी आढळते. शिलालेख किल्ल्याच्या तटबंदीच्या बाहेरील बाजूस आहे. किल्ल्यावर एक भुयार आढळते. ते भुयार सायनच्या किल्ल्यापर्यंत जात असल्याची वदंता आहे. काळा किल्ला मध्य रेल्वेच्या सायन रेल्वे स्टेशनच्या पश्चिमेस आहे. सायन-बांद्रा लिंक रोडवरून साधारण दहा मिनीटे चालल्यावर, ओ.एन.जी.सी. बिल्डींगच्या अलिकडे उजव्या हातास काळाकिल्ला गल्ली लागते. या गल्लीच्या टोकाला काळा किल्ला आहे. धारावी बस डेपो जवळून किल्ल्याकडे जाणारा मार्ग त्यातल्या त्यात सोयीचा आहे. धारावीच्या जगप्रसिद्ध झोपडपट्टीचा विस्तार किल्ल्याच्या भोवतीही वाढलेला असल्यामुळे किल्ल्यापर्यंत पोचणे अवघड झालेले आहे. किल्ल्याच्या अठरा-वीस फूट उंचीच्या तटबंदीवर झाडीही वाढू लागली आहे. त्या झाडांच्या मुळांनी तटबंदीला मोठी हानी पोचत आहे. काळा किल्ल्याची तटबंदी एकदा का ढासळली तर परिसरातील झोपडपट्टी किल्ल्याचा केव्हा घास घेईल हे कळणारही नाही.



## एकमेवाद्वितीय गेट वे ऑफ इंडिया

नितिराज शिंदे, द्वितीय वर्ष कला.

भारताच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील मध्यवर्ती स्थान आणि येथून तत्कालीन ज्ञात जगाशी सहज साधता येणारा संपर्क या प्रमुख कारणांमुळे मुंबईच्या सात बेटांच्या समूहाचे राज्यकर्त्यांना पूर्वापार आकर्षण होते मुंबईने राणा प्रताप बिंबाची .इसवी सन ११४० पासून हिंदू राजवट, मोगल प्रभाव १३४८ पासून व पोर्तुगीज राज्य १५३४ पासून पाहिलेनंतर ., मुंबई बेट पोर्तुगीजांनी राजघराण्यातील सोयरिकीमुळे ब्रिटिशांना १६६१ मध्ये आंदण दिले व ते १६६५ मध्ये प्रत्यक्ष हस्तांतरित झाले. ब्रिटिशांनी १९४७ मध्ये भारतातील सत्ता सोडेपर्यंत मुंबईचे भौगोलिक व आर्थिक स्वरूप पूर्णपणे बदलून टाकले. त्यांनी स्थानिकांच्या माहितीवर अवलंबून न राहता, त्यांची यंत्रणा राबवून सर्व भूभागाची बारकाईने पाहणी केली, काटेकोर मोजमापे घेऊन सुरेख नकाशे तयार केलेते साडेतीनशे वर्षांनंतरदेखील संद्ध .ासाठी वापरता येतात!

मुंबईची मूळची जी सात बेटे आहेत त्यांचे उत्तरेकडील टोक हे मुख्य जमिनीस जोडलेले व तेथून दळणवळणास सोयीचे होतेदेऊन ही सात बेटे महाराष्ट्राच्या पश्चिम किनाऱ्याला जराशी बगल . अरबी समुद्रात शिरलेली असल्यामुळे समुद्राची दक्षिणोत्तर चिंचोळी पट्टी येथे निर्माण झालेली आहे व पूर्वीच्या गलबतांपेक्षा अवाढव्य अशा व्यापारी नौका, लढाऊ जहाजे अशा सर्वांचा येथे नंतरच्या काळात सोयीस्कर वावर होतालीचे व दुरुस्तीचे अजून आहे व या सर्वांच्या देखभा . बेटांच्या पश्चिमेकडील उथळ .काम करणाऱ्या गोदी म्हणजेच डॉक्स येथे निर्माण केल्या गेल्या .खडकाळ किनाऱ्यापेक्षा तेथील चिंचोळी समुद्रपट्टी सखोल आहेमात्र अरबी समुद्रातून पश्चिमेकडून येणाऱ्या सर्व होड्या, मचवे, जहाजे व गलबते यांना नांगरण्यासाठी; तसेच, मालसामानाची चढउतार करण्यासाठी जी बंदरे आवश्यक होती, ती बेटांच्या पूर्वेकडील किनारपट्टीचा भाग आहे, तेथे बांधली गेली होती .दक्षिणेकडून तिसरे व पश्चिमेच्या मलबार हिलपासून पूर्वेच्या गिरगावातून या चिंचोळ्या समुद्रपट्टीतील बंदरापर्यंत पसरलेले मुंबई बेट हे आकाराने व विस्ताराने सर्वात मोठे बेट होतेयाच बेटावर मुंबई देवीचे देऊळ असल्याने) ., एकत्रित सर्व बेटांचे नाव मुंबई असे पडलेसर्व बेटांची नावे दक्षिणेकडून उत (.त्तरेकडे अशी - कुलाबा, धाकटा कुलाबा, मुंबई, माझगाव, परळ, वरळी व माहीम.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मुंबई बेटाच्या पूर्व किनाऱ्यावर सम्राट अशोकाच्या काळापासून बंदर होते व त्याचे नाव त्या काळात पल्लव असे होते.हजारो वर्षांच्या वापराने व चर्चेने त्या पल्लवचे पालव असे नाव . मुंबईची वस् .झालेती वाढल्यानंतर गिरगावापासून दक्षिणेकडच्या भागाला पालव असे अजूनही म्हटले जाते व दक्षिणेच्या रस्त्याला पालवाचा रस्ता म्हणतात १६६५ ब्रिटिशांनी त्या ठिकाणी . मुंबई बेटावर ब्रिटिशांनी .नंतर बंदर भक्कम केले व त्याला अपोलो बंदर असे नाव दिले बांधलेल्या किल्ल्याचा जो दक्षिण दरवाजा होता तो त्या बंदराजवळ होता.त्यामुळे त्या . वाराणसीचे बनारस .ब्रिटिशांचे उच्चार-संदर्भ) .दरवाजाला अपोलो गेट असे नाव मिळाले, वडोदाराचे बरोडा तसेच मुंबईचे बॉम्बे झाले (.शिवाय अपोलो हे त्यांच्या देवतेचे नाव आहे . अपोलो बंदराच्या पश्चिमेकडील प्रशस्त मोकळा भाग ब्रिटिशांनी वेगवेगळ्या कार्यक्रमांसाठी वापरण्यास सुरुवात केली.सैन्यदल ., नाविक दल व विमान दल यांच्या कवायती, जनतेसाठी करमणुकीचे कार्यक्रम तेथे होऊ लागले.मोठी जागा व सतत आल्हाददायक हवा त्यामुळे जनतेचे . फिरावयास जाण्याचे अतिशय प्रिय ठिकाण झाले, अजूनही आहे.

तशातच ब्रिटिश सम्राट किंग जॉर्ज पाचवा व क्वीन मेरी यांनी मुंबईला भेट देण्याचे ठरवले . त्यांचे आगमन बोटीने होणार व ते अपोलो बंदरात होणार हे ठरल्यानंतर त्यांच्या स्वागतासाठी सरकारने त्यांच्या अपोलो बंदरावर कमान उभारावी असे ठरविले व त्याप्रमाणे भारतीय कमान वाटेल असे बांधकाम समुद्रकिनारी उभे केले .त्या कमानाची शैली मुगल पद्धतीची आहे . तेथे राजेशाही कवायती केल्या .कमानांने सम्राटाचे स्वागत केले .मध्ये उभारली गेली १९११ ती नंतर मात्र तेथे कायमस्वरूपी देखणी कमान उभारावी असे .गेल्या व सोहळा पार पडला सरकारने ठरवले.मध्ये मुंबईस बदलून आलेल्या जॉर्ज विटेट या सरकारी १९०४ त्यासाठी . जॉर्ज विटेट यांनी सर्व बांधकाम शैलींचा सखोल अभ्यास केला .नेमणूक केली आर्किटेक्टची त्यांच्या कारकिर्दीत मुंबईमधील खानदानी गॉथिक शैली व भारतातील विविध प्रादेशिक .होता शैली यांचे मिश्रण करून ते तिचा गरजेनुसार वापर करत त्यांनी त्या शैलीला .‘इंडो सारसॅनिक स्टाईल’ असे नाव दिले होते.त्यांनी तीच स्टाईल गेटवेच्या डिझाइनसाठी वापरली आहे .

१९११ मध्ये उभारलेली स्वागत कमान पाडून टाकली गेली.समुद्रकिनारी भराव घालून जमीन . किनाऱ्याला भक्कम .तयार केली गेली भिंती बांधल्या व ३१ मार्च १९१३ रोजी गेटवेची पायाभरणी केली गेली.मात्र त्यापूर्वी ., विटेट यांनी १९१२मध्ये गेटवेसाठी वेगवेगळी १३- डिझाईन्स तयार केली. त्यांचे ड्रॉइंग्ज व मॉडेल्स तयार करून प्रदर्शन भरवले आणि जनतेला आवाहन केले की हे सर्व पाहून त्यावर सूचना कराव्यात.त्यांनी त्या सूचनांची दखल घेऊन . नंतर भक्कमपणासाठी छत्तीस .मंजूर झाले मध्ये १९१४ डिझाइन ऑगस्ट .डिझाइन निश्चित केले फूट खोल आर सी सी पाईल फाऊंडेशनस भरली व ते काम झाल्यानंतर गेटवेचे प्रत्यक्ष बांधकाम

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

डिझाइन गुजरातमधील सोळाव्या मध्ये सुरु केले १९२० मेशतकातील बांधकाम शैलीवर आधारित आहेकाणाहून मुद्दाम यलो त्यासाठी चिकित्सा करून राजस्थानमधील खरोडी या ठि . तो सॅण्डस्टोन असून पावसाने तो जितका भिजतो तितका बेसॉल्ट दगड मागवण्यात आला त्या गेटवेच्या तीन कमानी आहेत अधिक मजबूत होत जातो असे त्याचे वैशिष्ट्य आहे तिनहींवर घुमट आहेतत्यापैकी मधला घुमट हा अठ्ठ्याचाळीस फूट ते बाहेरून दिसत नाहीत त्या हे घुमटही आरसीसीचे आहेत उंची फरशीपासून त्र्याऐंशी फूट आहे साचा आहेव्या त्या रकमेत मध्यवर्ती सरकार बांधकामाला त्या काळी एकवीस लक्ष रुपये खर्च आला, सर जेकब ससून, मुंबई महापालिका व पोर्ट ट्रस्ट यांचा वाटा होताकाम पूर्ण झाल्यावर तत्कालीन ऑफ रिडिंग यांच्या हस्ते गुरुवार व्हाइसरॉय अर्ल, ४ डिसेंबर १९२४ या दिवशी उद्घाटन करण्यात आले.

गेटवेचे बांधकाम करण्यासाठी रावबहादूर यशवंतराव हरिश्चंद्र देसाई या मराठी इंजिनियरची नेमणूक झाली होती गेटवे कसा दिसेल याची कल्पना त्यांचा मोठा बंगला गावदेवी येथे होता त्यांनी बंगल्याच्या आवारात तशाच दगडाचे छोटे मॉडेल बांधले येण्यासाठी, तेदेखील अजून टिकून आहेबृहन्मुंबई महानगरपालिकेने देसाई यांचा गौरव करण्यासाठी हॉटेल ताजच्या मागील चौकास त्यांचे नावदिले आहे.मुंबईस येणाऱ्या कोणाही पर्यटकाचे समाधान 'गेट वे ऑफ इंडिया'ला भेट दिल्याशिवाय होत नाही !

ब्रिटिश हिंदुस्थानातील कारभार गुंडाळून त्यांच्या मायदेशी म्हणजे इंग्लंडला १९४० मध्ये परत गेलेत्यांनी भारतीय कारभाराला लावलेली शिस्त ., सातही बेटे एकमेकांना जोडून निर्माण केलेली सलग मुंबई व तिचा उत्तरेकडील विस्तार, जनतेच्या आरोग्यासाठी उपयोगी येणारी उद्याने, वैद्यकीय सुविधा, हॉस्पिटल्स, प्रशस्त रस्ते व देखण्या भक्कम इमारती, सेंट्रल व वेस्टर्न रेल्वे आणि त्यांची स्टेशन्स हे सारे येथेच राहिले.

नंतरच्या काळात, बहुतेक आस्थापनांची मूळ नावे बदलून त्यांना स्वदेशी व्यक्तींची नावेदेण्याचाप्रकार सुरू झालाआस्थापना तीच ., स्वरूप तेच, सुधारणा काही नाही, मात्र नाव बदलले, यातून काय साध्य होते? कोण जाणे या लोकप्रिय व बालीश खेळांतून गेट वे ऑफ ! इंडिया मात्र वाचला आहे कारण हिंदुस्थानचे प्रवेशद्वार या त्याच्या स्वरूपाला व कार्याला ! गेटवे ऑफ इंडिया हा एकमेव व अद्वितीय आहे .ही धक्का लागत नाहीकोठे



## व्हिक्टोरिया - मुंबईची शान

तसे पाहिले तर मुंबईचा इतिहास हा चार-पाचशे वर्षांचा. उत्तम सोयीचे एक नैसर्गिक बंदर एवढीच तिची ख्याती होती. उत्तरेतील शहरांसारखे प्राचीन ऐतिहासिक वैभव नसतानाही, एकाचवेळी भिन्न प्रकृती-संस्कृतीच्या, अठरापगड जातीधर्माच्या लोकांना बरोबर घेऊन, सुखनैव नांदणारे, व्यापारउद्योगधंद्याचे धाडसी नेतृत्व करणारे, सार्वजनिक हिताची कळकळ असणारे, शेजारधर्म जागवणारे, कलापारखी सुसंस्कृत बुद्धिमंतांचे आणि सर्वांत महत्त्वाचे म्हणजे मागाल ते देणारे, जागेपणी स्वप्नपूर्ती करणारे जगाच्या पाठीवरील एकमेव शहर म्हणून मुंबई घडत गेली.

या मुंबई शहराने स्वतःची संस्कृती निर्माण केली. त्यातील वेगळे असे वैशिष्ट्य टिकवून आहे ती म्हणजे 'व्हिक्टोरिया' किंवा मुंबईची आबालवृद्धांची आवडती घोडागाडी!



एकोणिसाव्या शतकाच्या मध्यापर्यंत मुंबईतील प्रवासी वाहतूक ही प्रामुख्याने रेकला (छकडा), बग्गी (टांगा) व पालखीतून तर मालवाहतूकही हातगाडीवरून होत असे. १८७२ सालच्या सरकारी नोंदीनुसार मुंबईत त्यावेळी परवानाधारक पाचशेपंचावन्न रेकले, चार हजार आठशेसोळा हातगाड्या व सातशेपंधरा टांगे किंवा बग्ग्या होत्या. एकोणिसाव्या शतकाच्या उत्तरार्धात 'बॉम्बे ट्राम वे कंपनी'ने मुंबईत घोड्यांनी ओढायची ट्राम चालू केली. कुलाबा येथे कंपनीचे प्रशासकीय मुख्य कार्यालय व घोड्यांचे मोठे तबेले होते. भायखळा येथे राणीच्या

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

बागेसमोर आणि गिरगावात ठाकूरद्वार येथेही सरकारी तबेले होते. चर्नीरोड स्टेशनसमोर 'ताराबाग इस्टेट'मध्ये स्कॉट नामक ब्रिटिशांच्या मालकीचे घोड्यांचे तबेले होते व बाहेरच्या बाजूस कोच तयार करण्याची फॅक्टरी होती. 'बॉम्बे ट्राम वे कंपनी'च्या मालकीचे जवळजवळ एक हजार घोडे होते. ट्रामल जोडलेल्या घोड्यांना पाणी पिण्यासाठी कंपनीने परळ नाक्यावर पोयबावडी, म्हणजेच पाण्याच्या पाण्याची विहीर बांधली होती.

मुंबईच्या रस्त्यांवर १८८२ मध्ये प्रवासी वाहतुकीसाठी पहिली 'व्हिक्टोरिया' आली. त्याचे श्रेय बेवर या स्थानिक माणसाला जाते. त्याचबरोबर घोडागाडीला व्हिक्टोरिया हे नाव कसे पडले याविषयी मनोरंजक माहिती मिळते.

एकोणिसाव्या शतकाच्या मध्यापर्यंत टांगा (स्थानिक व इंग्रज लोकांच्या भाषेत बग्गी) हे प्रवासी वाहतुकीचे मुख्य साधन होते. बग्गी किंवा टांगा या दोन चाकी वाहनात प्रवाशांना वाहकाच्या म्हणजे टांगेवाल्याच्या शेजारी बसावे लागे. घोड्याच्या मागच्या बाजूने उंच पॅडलवर पाय देऊन टांग्याच्या पुढच्या जागेत शिरण्यास किंवा बाहेर येण्यास अडचण येत असे, आरामदायक प्रवास होत नसे. चार आणे प्रती मैल भाडे होते. सधन लोक, ब्रिटिश अधिकारी त्यातून प्रवास करण्यास नाखूश असत. या सर्व अडचणी, गैरसोयींचा विचार करून फ्रान्समध्ये १८६० च्या दरम्यान घोडागाडीचे एक नवीन मॉडेल बनवण्यात आले. इंग्लंडच्या प्रिन्स ऑफ वेल्सने १८६९ साली नवीन रूपातली घोडागाडी फ्रान्समधून इंग्लंडला आयात केली. इंग्रज आणि फ्रेंच लोक यांचे संबंध विशेष चांगले नव्हते. फ्रेंच कारागिरांनी घोडागाडीच्या या नवीन मॉडेलचे नाव उपहासाने 'व्हिक्टोरिया' असे ठेवले. इंग्रजी भाषेत १८७० पर्यंत घोडागाडीसाठी व्हिक्टोरिया हा शब्द नव्हता. या नवीन मॉडेलच्या व्हिक्टोरियात घोड्याला जोडलेल्या गाडीची उंची कमी करण्यात आली. प्रवाशांना रस्त्यापासून फूटभर उंच असलेल्या फूटबोर्डवर (पायरीवर) पाय ठेवून सहजगत्या बसता येत असे. समोर घोड्यांच्या दिशेने तोंड असलेली, दोन प्रवाशांसाठी, चामड्याचे आवरण असलेली, लोखंडी सीट किंवा बैठक देण्यात आली. ड्रायव्हर किंवा गाडीच्या वाहकाची सीट लोखंडी फ्रेमच्या साहाय्याने बरीच उंच करण्यात आली. त्यामुळे दुरूनही व्हिक्टोरिया दृष्टीस पडत असे. या नवीन फॅशनच्या गाडीचे व्हिक्टोरिया याच नावाने उत्स्फूर्त

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

स्वागत झाले. विशेषतः स्त्रिया व सधन कुटुंबातील लोक रोज सायंकाळी व्हिक्टोरियातून फेरफटका मारण्यास जाऊ लागले.

पुढील दोन-तीन वर्षांतच १८७२ पासून इंग्लंडमधील व्हिक्टोरिया मुंबईत दाखल झाली. मुंबईतही व्हिक्टोरियाचे भरघोस स्वागत झाले. मुंबई गॅझेटच्या अनुसार १९०८ मध्ये एक हजार पाचशेचाळीस नोंदणीकृत व्हिक्टोरिया मुंबईत प्रवासी वाहतूक करत होत्या. प्रत्येक नोंदणीकृत व्हिक्टोरियाला वर्षाला त्रेसष्ट रुपये व्हील टॅक्स भरावा लागे. याशिवाय पोलिस परवाना, वाहकाचा दंडावर लावायचा बॅच, पत्र्याची नंबर प्लेट व प्रवासाचे दरपत्रक यासाठी वेगळे पैसे द्यावे लागत. बहुतेक व्हिक्टोरियांचे चालक हे मुस्लिम होते. गुजराती बनिए व पारशी यांच्याही मालकीच्या काही व्हिक्टोरिया होत्या. परंतु त्यांचे वाहक किंवा चालक हे मुस्लिम होते. रेकल्याचे (खटारा) मालक हे बहुसंख्येने मुस्लिम व भंडारी हिंदू होते तर हातगाड्यांचे मालक व चालक हे देशावरचे (घाटावरचे हिंदू), बनिया, लोहाणा व मुस्लिम होते. बहुसंख्य व्हिक्टोरियाचालक व्हिक्टोरिया भाड्याने घेऊन वर्षाकाठी चारपाचशे रुपये कमावत.

इतरत्र टांग्याला किंवा बग्गीला लहान अंगचणीचे तट्टू जोडलेले असत. व्हिक्टोरियाला मात्र अरबी पैदाईशीचे, मजबूत अंगकाठीचे अरबी घोडे जोडले जात. व्हिक्टोरिया हे प्रवासी वाहन आहे, हे जनतेला समजण्यासाठी त्याच्या लाकडी फ्रेमला काळे, पिवळे पट्टे मारलेले असत. या व्हिक्टोरियाची रचनाही वैशिष्ट्यपूर्ण असे. मजबूत लोखंडी फ्रेमला बाभळी व सागाच्या लाकडी पट्ट्या मारलेल्या असत. वाहकाची उंच लाकडी सीट एखाद्या सिंहासनाप्रमाणे भासे. त्याच्या शेजारच्या रिकाम्या प्रवासी सीटवर बहुधा कुटुंबातील लहान मुलांना हौसेने बसवले जाई. घोडेवाल्याच्या मागच्या जागेत तीन प्रवासी आरामात बसू शकत. सीटच्या मागचे काळे छप्पर केवळ पावसातच उघडले जात असे. या व्हिक्टोरियात बसून सैर करण्यात एक वेगळीच गंमत असे. घोडेवाल्याच्या दोन्ही बाजूंना तेलाचा मिणमिणता कंदील असे. चालकाकडे सहा फूट लांब वेताचा चाबूक असे. पूर्वी दहा-बारा वर्षांची लहान मुले, छपराच्या मागे असलेल्या दांडीला धरून मागे लटकत फुकट प्रवास करत. अशा वेळी तो घोडेवाला मुलांना उलटा (पीछे) चाबूक मारत असे. त्याच्या पायाशी सामान ठेवण्यासाठी जागा असे. ट्रंका, वळकट्या तेथे ठेवल्या जात. या सीटच्या खालच्या बाजूला, मोकळ्या जागेत पोत्याच्या साहाय्याने गवताच्या



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

पेंड्या ठेवल्या जात. मुंबईतील चाळींतून, वाड्यांतून सार्वजनिक होळी पेटवली जात असे. त्या होळीत जाळण्यासाठी लागणारे गवत, मुले याच व्हिक्टोरियातून चोरत असत.

मुंबई शहर १९१० नंतर उत्तरेच्या दिशेने वाढू लागले. मुंबईची लोकसंख्या, पर्यटकांचा लोंढाही वेगाने वाढू लागला. व्हिक्टोरिया हे प्रवासी वाहतुकीचे महत्त्वाचे साधन बनले. त्या काळी मुंबई सेंट्रलला माधव मिल परिसरात (सध्या तेथे नवजीवन सोसायटी उभी आहे.) व्हिक्टोरियांचे म्हणजे घोडे, घोड्यांच्या गाड्या, गवताच्या पेंड्या, घोड्यांचे चाबूक, कंदील (दिवे), लगाम, खोगीर, रिकिब, छप्पर यांचा मोठा बाजार होता. बेलासिस रोडवर, अलेक्झांड्रा थिएटरपासून बेलासिस रेल्वे पुलापर्यंत घोड्यांचे पंचवीस ते तीस तबेले होते. तेथे अत्यंत अस्वच्छ आणि बकाल जागेत एकेका तबेल्यात सत्तर-ऐंशी घोडे ठेवलेले असत. तेथे सर्वत्र चिखल, घाण, कुजलेले गवत, घोड्यांच्या मलमूत्राची दुर्गंधी, डासांचे साम्राज्य असे. हे घोडेवाले त्याच तबेल्यावरील अपुऱ्या कोंदट जागेत राहत. सतत मच्छर चावत असल्याने त्यांना गजकर्ण, खरूज, नायटा यांसारखे चर्मरोग होत असत. ते सतत अंग खाजवत असत. म्हणून लोक त्यांना उपहासाने 'ए गजकरण' असे संबोधत. तबेल्यात सर्वत्र चिखल व गवत पडले असल्याने हे लोक आखूड तुमान किंवा विजार घालत. त्यामुळे एखाद्याने लांडी म्हणजे कमी उंचीची पॅण्ट घातली, की त्याला 'ए टांगेवाला' असे चिडवले जाई. हे गरीब मुस्लिम घोडेवाले व्हिक्टोरिया भाड्याने घेऊन चालवत. सुमारे चाळीस वर्षांपूर्वी गुंडांनी बॉम्बे सेंट्रलचा एक मोठा तबेला जाळून टाकला होता. त्यात अनेक घोडे मेले होते. लॅमिंग्टन रोडवर, घासगल्लीत घोड्यांना लागणाऱ्या गवताच्या पेंड्याचा घाऊक बाजार होता. मुंबईत होळीसाठी लागणाऱ्या गवताच्या पेंड्या लोक तेथूनच खरेदी करत असत. बाहेर रस्त्यावर व्हिक्टोरियाचे कंदील (दिवे), लगाम, खोगीर, घुंगरांच्या माळा, नाल, रिकीब, चाबूक आदी विकणारी दुकाने होती. घासगल्लीच्या बाजूच्या कोपऱ्यावर मोक्याच्या जागी पंधराशे यार्डाचा छोटासा घोड्यांचा तबेला होता. पुढे त्या जागेतच -१९३२ च्या आसपास - सातशे आसनक्षमता असलेले मिनव्हा थिएटर उभे राहिले.

व्हिक्टोरिया प्रवासी वाहन असले तरी त्याचे भाडे मध्यमवर्गीय खिशाला परवडणारे नव्हते. टॅक्सीसारखे व्हिक्टोरियाला मीटर नव्हते. त्यामुळे त्या घोडेवाल्याशी घासाघीस करूनच भाडे ठरवावे लागे. पर सीट व सामानाप्रमाणे भाडे आकारले जात असे. ते सुद्धा गिरगावातील

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

घरापासून भाऊचा धक्का, बोटीतून गावाला जायला व यायला किंवा बोरीबंदरला, रेल्वेने बाहेरगावी जायला. याचे महत्त्वाचे कारण म्हणजे टॅक्सीपेक्षा व्हिक्टोरियात माणसे व सामान खच्चून भरता येत असे. व्हिक्टोरियाला हॉर्न नव्हता. घोडेवाल्याचे तोंड म्हणजेच व्हिक्टोरियाचा हॉर्न. तो तोंडाने 'साईस साईस' (म्हणजे साईड साईड) किंवा 'बाजूSS बाजूSS' असे ओरडत असे. बऱ्याच वेळा हे घोडेवाले एखाद्या हॉटेलबाहेर रस्त्यावर व्हिक्टोरिया थांबवून गिऱ्हाईकांची प्रतीक्षा करत. तेथे उभे राहण्यावरून घोडेवाले व हॉटेलमालक यांच्यात भांडणे होत. कारण एका ठिकाणी उभे राहिल्यावर घोडे तेथेच मलमूत्रविसर्जन करत. त्यामुळे दुर्गंधी पसरून घोड्याच्या लिदीमुळे डांबरी रस्ता निसरडा होत असे. जाणारे येणारे, पादचारी, सायकलस्वार त्यावरून घसरून पडत. पूर्वी म्युनिसिपालिटीचे लोक रात्री टँकर आणून रोज रस्ते धुऊन काढत असत.

या व्हिक्टोरियावाल्यांचे खरे आश्रयदाते म्हणजे विलासी, रंगेल, ऐय्याश राजे-महाराजे-नवाबजादे, शेठ, सावकार, जमीनदार व गर्भश्रीमंत धनिक मंडळी! रात्री यांचा दिवस उजाडत असे. लखनवी कुर्ता, पायजमा, शेरवानी, जॅकेट घालून मनगटाभोवती मोत्यांसारखा मोगऱ्याचा गजरा गुंडाळून, मघई पानाची जोडी चघळत व्हिक्टोरियातून त्यांच्या लवाजम्यासह मंडळी ग्रँट रोडच्या पवनपुलाखाली (आताचा केनेडी ब्रिज) अथवा फोरास रोडला बच्चूभाईच्या वाडीत नायकिणीच्या कोठ्यावर गाणे बजावणे ऐकण्यास नियमित जात. व्हिक्टोरियातील 'ए दिल, है मुश्कील जीना यहाँ | जरा हटके जरा बचके यह है बम्बई मेरी जान' हे प्रसिद्ध गाणे असलेला चित्रपट होता सीआयडी. जाली नोट, श्रीमान सत्यवादी या चित्रपटांतही व्हिक्टोरियाचे दर्शन घडले होते. १९७३ मध्ये प्रदर्शित झालेल्या व्हिक्टोरिया नं. २०३ चित्रपटामध्येही मुंबईतील व्हिक्टोरिया पाहायला मिळाली होती. गेल्या चाळीस-पन्नास वर्षांपासून मुंबईत आमूलाग्र बदल होऊ लागला. लोकसंख्या व वाहनसंख्या प्रचंड वेगाने वाढू लागली. रस्त्यावरील रहदारीवर प्रचंड ताण पडू लागला. राहत्या जागेची टंचाई वाढू लागली. त्याचा परिणाम व्हिक्टोरियावाल्यांच्या धंद्यावर होऊ लागला. तबेल्यांमधून स्वच्छतेचे नियम पाळले जात नसल्यामुळे १९७४ नंतर मुंबई महानगरपालिकेने घोड्यांच्या तबेल्यांना परवाने देणे बंद केले. रहदारीला अडथळा येतो म्हणून मुंबईतील अनेक रस्ते व्हिक्टोरियाच्या वाहतुकीसाठी बंद करण्यात आले. जुन्या, मोडकळीला आलेल्या, मोक्याच्या जागी वसलेल्या तबेल्यांच्या जागेवर

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

अतिक्रमण होऊन तेथे इमारती उभ्या राहू लागल्या. व्हिक्टोरियांची संख्या रोडावू लागली. ज्या दोन-चारशे व्हिक्टोरिया मुंबईत शिल्लक होत्या त्यांनी त्यांची भाडी प्रचंड वाढवली. नोकरदार मंडळींना ती परवडण्यासारखी नव्हती. हौशी पर्यटकांवरच व्हिक्टोरियाचा धंदा चालू होता. याच दरम्यान प्राणीमित्र संघटना अस्तित्वात आल्या. त्या प्राण्यांच्या जीविताची सुरक्षा व काळजीविषयक केलेल्या कायद्याची काटेकोरपणे अंमलबजावणी होते की नाही ते पाहू लागल्या. त्यासाठी कोर्टात न्यायालयीन लढाई देऊ लागल्या. पोलिसी कारवाया करू लागल्या.

हे गरीब, अशिक्षित व्हिक्टोरियावाले घोड्यांना निष्ठूरतेने वागवत. घोड्यांना उन्हातान्हात, पावसांत त्यांच्याकडून सोळा सोळा तास काम करून घेत. अत्यंत घाणेरड्या तबेल्यात त्यांना डांबून ठेवत. घोड्यांच्या जखमांना मलमपट्टी करणे तर सोडाच; पण त्यांची कधी साधी वैद्यकीय तपासणीही करत नसत. जखमी, आजारी घोडे धावताना कधी कधी मुंबईच्या रस्त्यावर मूर्च्छित पडत. त्यामुळे प्राण्यांवर होणाऱ्या अन्यायाच्या विरोधात सरकारी कार्यवाही होण्यास सुरुवात झाली. नागपंचमीला नागाला दूध पाजणारे गारूडी, मांग, अस्वलवाले दरवेशे, माकडवाले बंद झाले. भायखळ्याच्या राणीच्या बागेतील हत्ती, घोडे, उंटावरची रपेट बंद झाली. सर्कशीतील प्राण्यांच्या खेळावरही बंदी आली. प्राण्यांवर होणाऱ्या अन्यायाचे निवारण हे व्हायलाच पाहिजे; याविषयी दुमत होणार नाही. पण त्याचबरोबर हे प्राणी मात्र आपल्यापासून विशेषतः बालगोपाळांपासून दूर जात आहेत, ही वस्तुस्थितीसुद्धा जाणून घेतली पाहिजे. सध्या चालू असलेला न्यायालयीन लढा घोडेवाल्यांच्या विरोधात गेला आहे. त्यामुळे वर्षभरात मुंबईची ऐतिहासिक व्हिक्टोरियाही बंद होणार आहे. परंतु एखादी सेवासुविधा योग्य प्रकारे राबवली जात नाही म्हणून ती बंदच करून टाकणे कितपत योग्य आहे? मूक प्राण्यांची योग्य काळजी घेऊन मुंबई शहराच्या या जुन्या परंपरा, रुढी, वैशिष्ट्ये जपायला काय हरकत आहे? आम्ही घोडा, घोडागाडी व घोडेवाला 'गजकरण' जवळून पाहिला. आज, २०१५ सालच्या पुढच्या पिढीला तो केवळ चित्रात पाहायला लागू नये. 'व्हिक्टोरिया' ही मुंबईची शान आहे, ऐतिहासिक वारसा आहे. तो टिकवायची आपणा सर्वांची जबाबदारी नाही का?



## मरीन ड्राइव्ह

मुंबई शहराची ओळख दर्शवणाऱ्या अनेक जागा आहेत. त्यांपैकी सर्वांच्या पसंतीस उतरणारी स्वतःच्या सौंदर्याने पाहणाऱ्याचे मन मोहून घेणारी जागा म्हणून 'मरीन ड्राइव्ह'कडे निर्देश करावा लागेल. 'मरीन ड्राइव्ह'चा रस्ता लोकमान्य टिळकांच्या 'स्वराज्य हक्क' सिंहगर्जनेने पुनित झालेल्या भूमीपासून सुरू होतो. पूर्वी त्या परिसरात ब्रिटिशांची मरिन बटालियन तुकडी (लाइन्स) तैनात होती. त्या परिसरात मरिन लाइन्सच्या कवायती होत. त्यावरूनच त्या परिसाराला मरिन लाइन्स असे नाव पडले. बटालियनच्या परेडमुळे त्यास 'मरिन ड्राइव्ह' असे म्हणत असावेत. ब्रिटिश सरकारने गिरगाव चौपाटी ते चर्चगेट असा कोस्टल रोड तयार करण्याचे काम हाती घेतले. त्यानुसार त्या रस्त्याचे काम १८ डिसेंबर १९१५ साली पीडब्ल्यूडी इंजिनियर केनेडी यांच्या देखरेखीखाली सुरू करण्यात आले होते. त्यास १८ डिसेंबर २०१५ रोजी शंभर वर्षे पूर्ण झाली, ते मफतलाल तलावाच्या प्रवेशद्वारावरील दगडी दिपस्तंभावर कोरलेल्या माहितीवरून कळते.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

'मरीन ड्राइव्ह'च्या रस्त्याचे काम पूर्ण होण्यास पाच वर्षे लागली. केनेडी यांच्या निधनानंतर त्या रस्त्याला 'केनेडी सी-फेस' असे नाव देण्यात आले होते. ती त्या रस्त्याची पहिली ओळख! त्यानंतर त्या रस्त्याचे, 'सुभाषचंद्र बोस मार्ग' असे नामांतर झाले. तो रस्ता आज 'मरीन ड्राइव्ह' याच नावाने जगभर प्रसिद्ध आहे. त्या रस्त्याची लांबी ४.३ किलोमीटर आहे. तो रस्ता व समुद्राकाठी बांधलेला त्याचा कठडा, टाटा थियटर म्हणून ओळखल्या जाणाऱ्या 'एनसीपीए'पर्यंत थांबतो. भारतीय कला, संगीत, नृत्य व संस्कृती यांचे जतन करणारी 'एनसीपीए'ची वास्तू आधुनिक वास्तूशास्त्राचा अजोड नमूना आहे. त्या इमारतीचे आराखडे आधुनिक वास्तूशास्त्राचे प्रणेते, जगप्रसिद्ध अमेरिकन आर्किटेक्ट फिलिप जॉन्सन यांनी तयार केलेले आहेत.

'मरीन ड्राइव्ह'च्या रस्त्याला लागून बांधलेल्या 'आर्ट डेको' इमारती आणि सहा पदरी रस्ता, त्या रस्त्याला लागून असलेली मोकळी जागा व त्या जागेलागत बांधलेला कठडा ही कल्पक संकल्पना वाखाणण्याजोगी आहे. त्याच रस्त्याच्या एका टोकाला राज्यपाल, मुख्यमंत्री व त्यांचे सहकारी, नगरसेवक व अती श्रीमंत व्यक्ती यांचे बंगले, निवासस्थाने आहेत. ते आणि समाजातील सर्व स्तरातील लोक कोठल्या ना कोठल्या कारणाने त्या रस्त्याला भेट देतात. रस्त्यावरून जात येत असताना, त्या कलासौंदर्यपूर्ण परिसराचा आनंद घेतात.

रस्त्याला लागून असलेल्या कठड्याच्या एका बाजूला अरबी समुद्र तर दुसऱ्या बाजूला मोकळेपणाने फिरता येईल अशी विस्तीर्ण जागा आहे. त्या शेजारी सहा पदरी दुहेरी रस्ता आहे.



रस्त्याच्या दुसऱ्या बाजूला १९२० ते १९४० सालात प्रसिद्ध असलेल्या 'आर्ट डेको' शैलीतील इमारतींचे संकुल आहे. त्या प्रकारच्या इमारती असलेले जगातील पहिले शहर अमेरिकेतील

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मियामी हे होय. त्यानंतर मुंबई हे दुसरे शहर असावे. त्या काळातील सर्व श्रीमंतांना त्यांची इमारत 'आर्ट डेको' शैलीत असावी असे वाटत असे. त्या इमारतींपैकी जवळपास सर्व इमारती भारतीय वास्तूविशारदांनीच डिझाइन केलेल्या आहेत. त्यात वास्तूविशारद जी.बी. म्हात्रे यांचा वाटा मोठा आहे! त्या समूहातील अनेक इमारती वेगवेगळ्या वास्तूविशारदांनी डिझाइन केल्या आहेत. सर्व वास्तूविशारदांनी 'आर्ट डेको' शैलीचाच वापर करून त्या परिसराची शान कायम ठेवण्यात स्वतःचे कौशल्य दाखवून दिले आहे. त्यामुळेच तो परिसर सर्वांच्या पसंतीस उतरतो. त्या इमारती पाहताना, 'शैलीविना वर्तमान इमारतींची भविष्यातील ओळख काय असणार आहे?' असा प्रश्न मनात उभा राहतो.

'आर्ट डेको' या वैशिष्ट्यपूर्ण शैलीचे बाह्य स्वरूपातील सर्वात महत्त्वाचे घटक नजरेत भरतात, ते असे -

१. हलक्या व मुलायम रंगातील समान उंचीच्या इमारती.
२. प्रत्येक मजल्यावर प्रशस्त बाल्कनी व त्यांची एक गोलाकार बाजू.
३. खिडक्यांना संरक्षणासाठी लावलेले पण बटबटीतपणा जाणवू न देणारे नक्षीदार लोखंडी ग्रील.
४. मध्यवर्ती जिन्याच्या बाह्य पृष्ठभागावरील खिडक्या व गच्चीवरील भागाचे कलात्मक असे मनाला मोहित करणारे आकृतिबंध.

त्या परिसराचे आणखी एक वैशिष्ट्य म्हणजे समुद्रकिनाऱ्यास लागून बांधलेला कठडा. समुद्राच्या हळुवार किंवा रौद्र लाटा थोपवत पडलेले अनगिनत टेट्रापॉड व तेथे येणारे असंख्य पाहुणे हेच या कठड्याचे मित्र! तेथे येणाऱ्यांना टेट्रापॉडवर आदळणाऱ्या लाटांच्या नादात अडकवून ठेवणारा, ऊन, ओलेपणा व थंडावा जाणवू न देणारा तो कठडाच सर्वांना त्यांचा स्वतःचा वाटतो. 'मरीन ड्राइव्ह' ही त्या परिसरात येणाऱ्या असंख्य पाहुण्यांना सामावून घेण्याची क्षमता असलेली एकमेव जागा असावी. मी त्या कठड्यावर बसून नजीकच्या प्रत्येक



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

इमारतीच्या 'आर्ट डेको' शैलीचे बारकाव्याने निरीक्षण करणे व सूर्यास्ताच्या रंगछटा न्याहाळणे हा छंद अनेक वर्षांपासून जपला आहे. मला त्या आनंदमय सौंदर्यपूर्ण ठेव्याचा साक्षीदार असल्याचा नेहमीच अभिमान वाटत आला आहे.



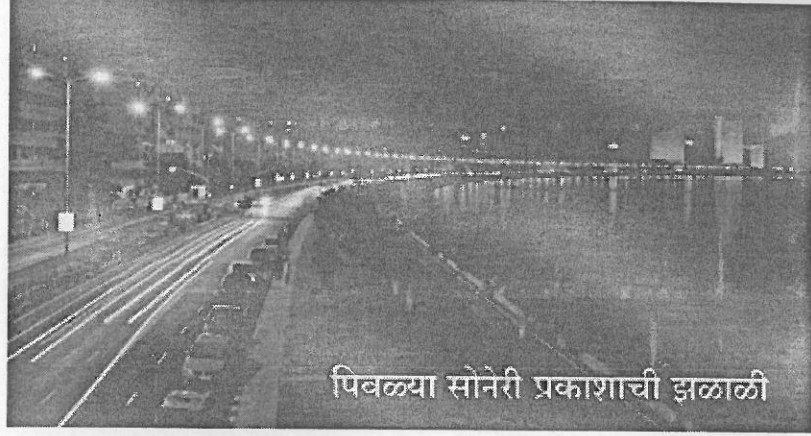
त्या परिसराची गंमत खऱ्या अर्थाने सुरुवात होते ती सूर्यास्तावेळी! आणि त्यानंतर असंख्य दिव्यांनी झळाळून निघणाऱ्या पिवळ्या रंगातील रोषणाईत! अशा ठिकाणांवर पांढरे दिवे नकोत व पिवळे दिवे पुनर्संचयित का करायला हवेत ते कला सौंदर्यानुभवाच्या निकषांवर समजून घेणे अधिक महत्त्वाचे वाटते. कारण ते निकषच माणसाच्या जीवनातील आनंद व उत्साह वाढवत असतात. मरीन ड्राइव्हवरील पिवळ्या प्रकाशामुळे समुद्रातील पाण्याच्या पृष्ठभागावर साकारलेल्या दिव्यांच्या प्रतिबिंबाकडे लक्षपूर्वक पाहिल्यास, पिवळा रंग किती सुंदर व स्वागतशील आहे ते जाणवते.

सूर्यास्ताच्या संधीप्रकाशातील फिकट पिवळा रंग जेव्हा स्वैरावस्थेत पहुडलेल्या सिमेंट काँक्रीटच्या टेट्रापॉडवर विसावतो, तेव्हा त्या रंगछटांची, धीम्या गतीत होणारी नैसर्गिक स्थित्यंतराची किमया भान हरखून टाकणारी असते. जोडीला समुद्राच्या पाण्याचा निळा रंग थंड प्रकृतीची प्रचिती देतो. संध्याकाळ उतरणीस लागते तसतसा समुद्रकिनाऱ्यास लागून ठेवलेल्या टेट्रापॉडच्या विविध आकारांवर स्थिरावणारा फिकट पिवळा रंग गूढ होत जातो. मग

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

तो किंचितसा काळपट हलका तांबूस रंग धारण करतो. तेव्हा करड्या रंगाच्या कठड्यावर मावळत्या सूर्याला छद्मीपणाने निरोप देत रेंगाळणाऱ्या प्रकाशकिरणांचे कवडसे बघण्याचा आनंद प्रत्यक्षात अनुभवण्यास मिळतो. ती मुंबईकरांना मिळालेली एक मानवी आणि नैसर्गिक अशी दुहेरी देणगी आहे.



'मरीन ड्राइव्ह'वर दिवेलागण झाल्यानंतर समुद्रकिनाऱ्यालगतचा भूभाग राणीच्या चंद्रहाराप्रमाणे दिसतो. म्हणूनच त्याला 'क्विन्स नेकलेस' अशी उपाधी मिळाली. पिवळ्या सोनेरी प्रकाशात उजळून निघणारा तो परिसर सर्व मुंबईकरांना अभिमान वाटण्याइतपत सुंदर आहे. 'मरीन ड्राइव्ह'चा तो सौंदर्यानुभव विविध आकार, पोत व रंगांतून तयार होत असतो. तो मुंबईकरांप्रमाणे देशविदेशातून मुंबईत येणाऱ्या पर्यटकांसाठी अद्भुत, अनमोल व दुर्मीळ असा ठेवा आहे. अशा जागा शहराचा 'चेहरा' म्हणून ओळखल्या जातात. त्याकरता त्यांच्या निर्मात्यांच्या अंगी दूरदृष्टी व कला-संवेदन सौंदर्यानुभव असावा लागतो. कला-संवेदन सौंदर्याचा वारसा दिल्ली शहराच्या रूपाने सर एडविन् ल्युटेन या ब्रिटिश आर्किटेक्टने दिला आहे हे भारतीयांचे भाग्यच म्हणावे लागेल.

असे म्हणतात, ब्रिटिशांना मुंबईला लंडन शहराचे रूप द्यायचे होते. बॅलार्ड पियरच्या परिसरात त्या प्रयत्नांच्या छटा आजही दिसतात. पण वर्तमान मुंबईची खरी ओळख मरीन ड्राइव्ह व आजुबाजूच्या परिसरातच दडलेली आहे.

## मुंबईतील चोर बाजार

बहुरंगी, बहुदंगी मुंबईत दोनशे वर्षांपूर्वी काही मजेशीर बाजार होते. 'मारवाडी बाजार' भुलेश्वर-क्रॉफर्ड मार्केट रस्त्यावर होता. तेथे उंची शेले, शालू, साड्या, लुगडी, पीतांबर, पागोटी आणि सतरंज्या मिळत. 'अंग्रेजी बाजार' फोर्टच्या मेडोज स्ट्रीटवर होता. 'सट्टा बाजार' मुंबादेवी तलावाच्या मागे एका मोठ्या इमारतीच्या आगाशीवर (गच्चीवर) भरत असे. मारवाडी लोक तेथे पावसावर सट्टा खेळत. पाऊस कोणत्या दिवशी व किती पडणार यावर सट्टेबाज भाव देत असत. पोलिसांनी त्या सट्ट्यावर कालांतराने बंदी घातली.

त्याशिवाय मुंबईत भाजी बाजार (भायखळा मंडई), कांदेबटाटे बाजार (डंकन रोड), फूल बाजार (भुलेश्वर), तांबाकाटा किंवा तांबट आळी (तांब्या-पितळेची भांडी), लोहार आळी-चाळ (हार्डवेअर), चिऱ्याचा बाजार (धोबी तलाव), कापड बाजार (मंगलदास व मुळजी जेठा मार्केट), पान बाजार (खेतवाडी), बांगडी बाजार, खांड बाजार, बोरा बाजार, क्वाटल बाजार (दावण किंवा दोरखंड), कुंभार तुकडा, गोणपाट बाजार, कॉटन बाजार (कॉटन ग्रीन), क्रॉफर्ड मार्केट तसेच नळ बाजार असे विविध प्रकारचे बाजार १८६५ ते १८७० या काळात बांधले गेले. नळबाजाराशेजारी भिकार बाजारही होता. लोक दारावर भिक्षा मागण्यास आलेल्या भिकाऱ्यांच्या (यामध्ये साधू-बैरागी वगैरे सर्व प्रकार येत) झोळीमध्ये मूठभर धान्य घालत. ते भिकारी गहू, तांदूळ व ज्वारी यांसाठी वेगवेगळ्या झोळ्या ठेवत. दिवसभर जमा झालेले धान्य दिवस मावळताना भिकार बाजारात नेऊन विकत. शहरातील गरीब लोक भिकाऱ्यांनी, साधू-बैराग्यांनी जमा करून आणलेले ते धान्य भिकार बाजारातून स्वस्त दरात खरेदी करत.

काळाच्या ओघात तेथील काही बाजार बंद पडले, तर काही स्थालांतरित झाले.

ग्रँट रोडवरील रिपनचा (ऑल्फ्रेड टॉकिज) नाका म्हणजे मुंबईच्या सांस्कृतिक इतिहासातील एकेकाळचा सर्वात गजबजलेला नाका! नाट्य, तमाशा आणि सिनेमाची पंढरी! त्याच्या आसपासचा पिला हाऊस परिसर म्हणजे गरीब जनतेची शारीरिक भूक भागवणारा मोहमयी



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

बाजार! तर ग्रँट रोडच्या पवनपुला (केनेडी ब्रिज) खाली रेल्वे लाइनला खेटून नृत्यसंगीताचा बाजार होता.

मुंबईतील सर्वांत जुना, वर्षानुवर्षे चालत आलेला, गरीब जनतेला, हौशी-छांदिष्ट संग्राहकांना वरदान ठरलेला, आगळावेगळा वैशिष्ट्यपूर्ण बाजार आहे तो म्हणजे जुना बाजार ऊर्फ चोर बाजार!

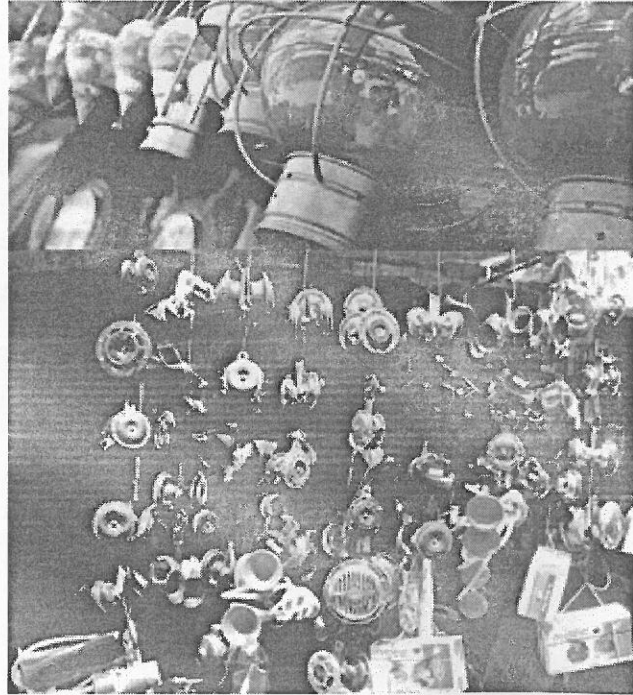
चोर बाजार हा मुळात जुन्या कपड्यांचा बाजार! तेथे पुढील काळात जुन्यापुराण्या नानाविध तऱ्हांच्या वस्तू विक्रीस येऊ लागल्या. त्या जुन्या बाजाराचे 'चोर बाजार' नामकरण कसे झाले? त्याचा किस्सा त्या बाजारातच ऐकायला मिळतो. मरीन लाइन्सच्या सोनापूर भागात, हिंदू दहनभूमीत प्रेते जाळल्यामुळे सर्वत्र दुर्गंधी पसरत असे. त्यामुळे चिराबाजार व धोबीतलाव परिसरातील किरिस्ताव व पारशी लोकांनी त्या स्मशानभूमीस आक्षेप घेतला. त्यांनी स्थानिक ब्रिटिश सरकार जुमानत नाही म्हणून इंग्लंडमध्ये थेट व्हाईसरॉयला पत्रे पाठवली. तेव्हा व्हाईसरॉय जातीने हिंदुस्मशानभूमीमुळे खरोखरच दुर्गंधी पसरते की नाही ते पाहण्यासाठी मुंबईला आले होते. त्यावेळी सँडहर्स्ट रोडवरून जाताना त्यांच्या कानी, नळ बाजाराच्या समोरच्या गल्ल्यांतून, 'रास्ते का माल सस्ते में', 'जुना पुराणा सामान', 'बे बे रुपया, कोई भी माल उठाव', 'मिठा खाजा, बे पैसा' असे तारसप्तकात ओरडत माल विकणाऱ्या मुस्लिम फेरीवाल्यांचा (काबाडी लोकांचा) आवाज पडला. लोकवस्ती विरळ असल्याने व गाड्यांची रहदारी नसल्याने रस्त्यांवर शांतता नांदत असे. तेव्हा व्हाईसरॉयनी फेरीवाल्यांच्या आवाजाला त्रासिकपणे 'क्या शोर बाजार है' असे म्हणून नाक मुरडले होते. त्यावरून त्या जुन्या बाजाराचे नाव 'शोर बाजार' पडले. लोकांनी त्याचा 'चोर बाजार' असा अपभ्रंश केला. मुंबईतील शर्विलकांनीही त्यांच्या हस्तकौशल्याने, चलाखीने अनेकांना त्यांचा 'हिसका' दाखवून त्या बाजाराचे 'चोर बाजार' हे नाव सार्थ केले!

इंग्लंडची राणी व्हिक्टोरिया मुंबई भेटीस आली असताना तिच्या मूल्यवान सामानातून तिचे आवडते 'व्हायोलिन' गायब झाले होते. काही दिवसांनी, ते चोर बाजारातून जुने सामान म्हणून विक्रीसाठी आले, तेव्हा पोलिसांना सापडले. चाळीस वर्षांपूर्वी राजकुमार या सिनेअभिनेत्याचे चोरीस गेलेले किंमती घड्याळही पोलिसांनी तेथूनच जप्त केले होते.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

हैदराबादचे धनाढ्य नवाब सालारजंगचे वंशज अलियावर जंग हे मुंबईचे गव्हर्नर होते. ते वाळकेश्वरला राजभवनात राहत. एके दिवशी, एका चोराने समुद्रमार्गे येऊन, राजभवनच्या मागच्या बाजूने अलियावर जंगसाहेबांच्या शयनगृहात प्रवेश केला आणि तेथील अलमाऱ्यांतील त्यांचे कपडे चोरून पोबारा केला. त्या घटनेने मुंबई पोलिसांची झोप उडाली. पोलिसांना राजभवनात इतकी कडक सुरक्षा व्यवस्था असतानाही तेथे चोरी झालीच कशी ते कळत नव्हते. मात्र आठ-दहा दिवसानंतर त्या बुद्धिमान चोराचे दुर्दैव आड आले. तो 'चोरांच्या आळंदीत' म्हणजे 'चोर बाजारा'त साहेबांचे कपडे विकताना पकडला गेला. त्याचे दुर्दैव अशासाठी, की त्याने चुकीच्या माणसाचे कपडे चोरले होते. शेरवानी, कुर्ते, कोट, गाऊन्स असे, हैदराबादी नवाबाचे उंची, भारी किंमतीचे कपडे विकत घ्यायला कोणीही माईचा लाल पुढे येईना! फक्त कोटाची सोन्याची बटणे तेवढी विकली गेली! नळ बाजारासमोरच्या सरदार वल्लभभाई पटेल रोडवरून (जुना सँडहर्स्ट रोड) मौलाना आझाद रोडकडे (जे. जे. हॉस्पिटल रोड) जाणाऱ्या मटण स्ट्रीट, चिमणा बुचर स्ट्रीट, मोची गल्ली या सर्वसाधारण परिसराला चोर बाजार म्हणून संबोधले जाते. त्यामध्ये मिनी मार्केट, मुघल बाजार, चिंधी गल्ली, बोहरी मोहल्ला, गुजर स्ट्रीट, बारा इमाम रोड यांसारखे भाग आहेत.मॉर्टन नामक ब्रिटिश इंजिनियरने नळ बाजार मंडई उभी



केली. त्यातील मटण आणि

मच्छी मंडईच्या

समोरील गल्लीला त्यांचे नाव दिले गेले होते. नळ बाजारातील कसाई लोकांनी मॉर्टन स्ट्रीटचे

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

‘मटण स्ट्रीट’ असे नामकरण केले. मटण स्ट्रीटवर मटणाचे दुकान नव्हते आणि आजही नाही. शेजारीच चिमणा बुचर स्ट्रीट आहे. रस्त्याला कसायाचे नाव असले तरी तेथे बकरे कापले जात नाहीत. तेथे फक्त गाडीचे सुटे भाग (स्पेअर पार्ट) मिळतात. मोची गल्लीत मात्र अजूनही मोची राहतात व तेथे नवे-जुने जुतेही मिळतात.

नळ बाजारासमोर, मटण स्ट्रीट, चिमणा बुचर स्ट्रीट व सैफी ज्युबली स्ट्रीट या गल्ल्यांच्या तोंडावर हार्डवेअर बाजार आहे. तेथे सर्व प्रकारचे व आकाराचे खिळे, स्कू, हातोड्या, स्कू ड्रायव्हर्स, पाने (स्पॅनर), कात्र्या, करवती (लोहार व सुतार सामान), छिन्नी, तराजू, साखळ्या (चेन्स), वजने, मापे, डंबेल्स, व्यायामशाळेतील लोखंडी सामान, रोलर स्केटिंग, सर्व प्रकारची छोटी छोटी चाके, नट बोल्ट्स, रंगांचे ब्रश, विविध प्रकारच्या स्पिंग्ज, बाथरूम फिटिंग्ज आदी सामान मिळते. रोजंदारीवर अथवा कंत्राटावर काम करणारे सुतार, रंगारी, कडिया, हमाल, मांडव बांधणारे असे कारागिर-बिगारी लोक दोन टाकी परिसरात रस्त्यावर दीड-दोनशे वर्षांपासून दररोज सकाळी उभे असतात. पूर्वी मटण स्ट्रीटच्या तोंडाशी फूटकळ सामानांच्या गाड्या उभ्या असत. त्या गाड्यांवर बटण चाकू, रामपुरी चाकू, खटक्यांचे चाकू, दुहेरी धार असलेले, करवतीसारखे पाने असलेले सुरे, खंजीर, कोयते, कुऱ्हाडी, वस्तरे, फाइट (पुढे टाके असलेल्या लोखंडी अंगठ्या), गुत्या (मुठीच्या काठीत लांब धारदार पाते असलेल्या सुऱ्या), विळ्या, नारळ खोवणी, स्वयंपाकघरातील सुऱ्या आदी सामान मिळे. मुंबईतील गुंड लोक प्राणघातक हत्यारे पंचवीस वर्षेपूर्वीपर्यंत तेथूनच खुलेआम खरेदी करत. नंतर पोलिसांची बंदी आली. पूर्वी त्या रस्त्यावर विविध प्रकारच्या टोप्यांची दुकाने होती. तेथे काश्मिरी, इराणी, बोहरी, तुर्की, फारसी, अरबी या लोकांच्या रंगीबेरंगी टोप्या मिळत.





## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

चोर बाजारात साधारणतः पाचशे स्टॉल्स (टपऱ्या) आणि दुकाने आहेत. काही टपऱ्या दोन ते तीन फूट लहान आहेत. काही जवळपासच्या भागात मोठमोठी गोदामेही आहेत. तेथील व्यापारी कितीही मोठे गिऱ्हाईक असले तरी त्याला त्याच्या गोदामात घेऊन जात नाहीत. आधी कळवल्यास 'माल' दुकानात आणून ठेवतात. चोर बाजारात अॅण्टिक (दुर्मीळ) वस्तूंची जवळ जवळ पावणेदोनशे दुकाने आहेत. बाजारात काठेवाडी मुस्लिम लोकांचे प्राबल्य आहे. पूर्वी बाजारात काळे जाकिट व लाल गोंड्यांची तुर्की टोपी घातलेले 'चाचा' दिसत. सध्या तेथे मन्सुरी, खोडा, मेमन, युपीचे भय्ये, हैदराबादी व्यापारी आहेत. काही बोहरी जुने फर्निचर व काच सामानाच्या धंद्यात आहेत. तेथील दुकानदार स्वतःची नावे, दुकानाचा नंबर, टेलिफोन नंबर पाटीवर लिहून ती दुकानाबाहेर लावतात. त्या पाट्यांवर दुकानात कोणत्या प्रकारचा माल विकला जातो याचेही चिन्ह बहुधा असते.

'जरी'चा धंदा हा चोर बाजारातील सर्वात पुरातन धंदा! गेल्या शतकापर्यंत मुंबईतील पाठारे प्रभू, शणवी, खत्री, सोनार, पाचकळशी, सीकेपी, सारस्वत ब्राह्मण अशा समाजातील घरंदाज सधन स्त्रिया जरीचे काठ असलेले शालू व पैठण्या सर्रास नेसत. पाठीवर शेले घेत. पुरुषमंडळीसुद्धा अल्पाक, शार्कस्किनचा कोट परिधान करत. पूजेसाठी भरजरी पीतांबर अथवा कद नेसत. त्यांच्या जुन्या कपड्यांना चोर बाजारात सोन्याचा भाव येत असे. जरीकाठी शालू आणि पैठणी यांतून सोने, चांदी निघत असे.

चाळीत, जुन्या इमारतीत, घराबाहेर, गॅलरीत, गच्चीवर वाळत घातलेले कपडे, तसेच लाँड्रीतून गहाळ झालेले कपडे पहाटेच्या वेळी चोरबाजारात येतात. मध्यमवर्गीय लोक जुने कपडे बोहारणी अथवा वाघरीणींना (काठेवाडी बायकांना) देतात. ते कपडेसुद्धा चोर बाजारात विक्रीस येतात. रेडिमेड गारमेंटचा डिफेक्टिव्ह माल, तसेच उल्हासनगर-धारावीमधून तयार झालेला माल प्रसिद्ध कंपन्यांची लेबले लावून डुप्लिकेट रूपात तेथे येतो. कपडे लाँड्रीचा मार्क नाहीसा करून, मळके डाग पडलेले कपडे धुऊन इस्त्री करून नव्याने पुन्हा बाजारात येतात. सायंकाळच्या मंद प्रकाशात ते जुने कपडे ओळखूही येत नाहीत. त्या व्यवहारात व्यापारीही खूश आणि गिर्हाईकही खूष!

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

एका बाजाराचे नाव मुघल बाजार जरी असले, तरी त्या ठिकाणी मुघलकालीन कोणत्याही वस्तू मिळत नाहीत. तो बाजार हरी मशिदीजवळ असून तेथे लहानमोठ्या जहाजावरील फूटकळ सामान विकणारी आठ-दहा दुकाने आहेत. सुकाणू (जहाजाचे गोल स्टिअरिंग व्हिल), विविध प्रकारचे नांगर, दुर्बिणी, जहाज नांगर टाकते त्यावेळी वाजवली जाणारी घंटा, नेव्हिगेशनचे रंगीत दिवे, बॅटरी चार्जर्स, लाइफ जॅकेट्स, जहाजावर वापरली जाणारी दिशा-वारा-पर्जन्य-भरती-ओहोटी-स्टॅबिलिटी यांची दर्शक मीटर्स किंवा यंत्रे आदी सामान विक्रीस ठेवलेले असते. त्यातील बहुतेक सामान परदेशी कंपन्यांचे व टिकाऊ असते. मुघल बाजारात त्या वस्तूंची मोठी गोदामे आहेत. 'हरी मशिदी'समोर मिनी मार्केट आहे. तेथे फूटकळ वस्तू विकत मिळतात. रस्त्यावर पेन्सिली, बटणे, दो-यांची रिळे, सुया, विणकामाचे साहित्य विक्रीसाठी ठेवलेले दिसते. कालबाह्य झालेल्या, अपघातात छिन्नविच्छिन्न होऊन गेलेल्या देशी-विदेशी कंपन्यांच्या मोटारगाड्या, मोटर सायकली कमीत कमी किंमतीत हस्तांतरित होत असतात. शेवटी, त्या निकामी, टाकाऊ होत जातात. त्यावर अधिक खर्च करणे व्यावहारिकदृष्ट्या मूर्खपणाचे ठरते. तशा अवस्थेतील एके काळच्या आलिशान गाड्या, हातगाडीवरून शेवटच्या क्रियाकर्मासाठी चोरबाजारात दाखल होतात! बारा इमाम रोडवरील गॅरेजेस म्हणजे तशा गाड्यांचे अस्तित्त्व नष्ट करणारी स्मशानभूमी! मेडिकल कॉलेजमध्ये निष्णात सर्जन शवविच्छेदन करून बेवारस प्रेतांचे अवयव अलगद काढून विद्यार्थ्यांना अभ्यासासाठी देतात, तसे बारा इमाम रोडवरील कुशल मॅकेनिक चार तासांत स्कू-ड्रायव्हर, छिन्नी व हातोडा यांच्या साहाय्याने त्या गाड्यांचे पार्ट मोकळे करून मालकांना देतात. गाडीचा उरलेला सांगाडा, सडलेले पत्रे, निरुपयोगी पार्ट भंगारवाल्याला विकून टाकतात. जुन्या गाड्यांचे ते सुटे पार्ट मालकांना कधी कधी दामदुप्पट किंमत मिळवून देतात! पाऊणशे वर्षांपूर्वीच्या हौशी मालकांनी कौतुकाने सांभाळलेल्या काही व्हिंटेज गाड्या मुंबईच्या रस्त्यावर रॅलिजमध्ये धावताना अथवा प्रदर्शनात उभ्या असलेल्या दिसतात. त्याचे श्रेय 'चोर बाजारा'ला जाते. कारण त्या गाड्यांना लागणारे विविध प्रकारचे सुटे भाग चढ्या भावात का होईना, फक्त चोर बाजारातील गॅरेजवाले पुरवू शकतात. प्रसिद्ध फिल्मि संगीतवादक कलाकार केरसी लॉर्ड याने किस्सा सांगितला होता. पार्श्वगायिका लता मंगेशकर यांनी हौसेने सॅकड हँड गाडी घेतली होती. त्या गाडीच्या दोन चाकांवर व्हिलकॅप नव्हती. त्यांचा ड्रायव्हर जयसिंग त्या विकत घेण्यासाठी सकाळीच चोर बाजारात गेला. तेथील

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

माणसाने गाडीचा मेक व इतर माहिती घेतल्यावर, 'आप यही रूको, अभी मैं व्हिलकॅप लेके आता हूँ' असे म्हणत पाच मिनिटांत दोन नव्या व्हिलकॅप आणल्या. जयसिंग त्या पॅक करून पैसे देऊन घरी आला. दुपारी तो त्या कॅप चाकांना बसवायला गेला, पाहतो तर काय, पहिल्या दोन्ही चाकांच्या व्हिलकॅप गायब! चोरबाजारातील त्या अनोळखी माणसाने गाडीच्या (लतादीदींच्या) दोन व्हिलकॅप्स काढून त्या जयसिंगलाच विकल्या होत्या!

चिंधी गल्लीशेजारच्या मोची गल्लीत पादत्राणांचा (चपला, बुटांचा) बाजार आहे. त्यास चप्पल बाजार म्हटले जाते. तेथे चपला-बूट बनवून विकले जातात. महाराष्ट्रात हजारो देवळे आहेत. देवळाबाहेर भाविकांचे जोडे चोरणारे शेकडो भुरटे चोर, त्यांनी चोरलेले जोडे मोची गल्लीत विकतात. दंगलीच्या काळात चोरलेला मालही तेथे येतो. पाश्चात्य कंपनींच्या ब्रँडेड शूजना (बुटांना) मोठी मागणी आहे. त्यांच्या किंमतीही फार असतात. ते शूज चोरून, चप्पलबाजारात आणले जातात. बाजारात पाश्चात्य कंपनीचे नकली शूजही पाहायला मिळतात. तेथे कमी किंमतीत तशा प्रकारचे शूज मिळतील. काही वेळा चांगला शेलका मालही बाजारात हाती लागतो. बाजारातील फेरीवाले आणि मोची सांगली, कोल्हापूर, मिरज या भागातील असल्याने त्यांच्याशी मराठीत बोलणे श्रेयस्कर! मातृभाषेत बोलल्यामुळे व्यवहारात आपलेपणा येतो. मुस्लिम बांधवांचा 'जुम्मा' किंवा शुक्रवार हा प्राथनेचा दिवस असतो. त्या दिवशी चोरबाजारातील सर्व दुकाने व स्टॉल्स दिवसभर बंद असतात. परंतु दर शुक्रवारी, भल्या पहाटेपासून बाजाराला जाग येते. दूरदूरचे फेरीवाले त्यांचे किंमती सामान पाठ्या, हातगाड्या-टेम्पोत भरून बाजारात घेऊन येतात. बाजार सकाळी सात वाजेपर्यंत नटूनथटून तयार असतो. फेरीवाल्यांच्या रस्त्यावर बसण्याच्या जागा ठरलेल्या असतात. त्यासाठी ते स्थानिक दुकानदारांना दिवसाचे भाडेही देतात. महाराष्ट्राच्या कानाकोपऱ्यातून, शेजारच्या राज्यांतून अनेक लोक जुन्या, दुर्मीळ वस्तू विकण्यास बाजारात येतात. त्या मालाला ग्राहकांची चांगली मागणी असते. चोखंदळ ग्राहक त्यातील निवडक, शेलका माल पडेल त्या किंमतीस उचलण्यास तयार असतो. कारण ती दुर्मीळ वस्तू पुन्हा हाती लागेल याची शाश्वती नसते. तेथे येणारा बहुतेक माल जुना, वापरलेला अथवा चोरलेला असल्याने त्याची किंमतही बरीच कमी असते. ग्राहकाला तेथील सौंदर्यपूर्ण, कलात्मक वस्तूंची भुरळ पडते. तेथे हौसेला मोल नसते. वस्तू



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

पाहताक्षणी आवडणे सर्वांत महत्त्वाचे असते. ग्राहक त्यांच्या पूर्वजांची आठवण म्हणून, छंद जोपासण्यासाठी, त्यांचा स्वतःचा संग्रह वाढवण्यासाठी, तर कधी घराच्या सजावटीसाठी ती खरेदी करत असतात. तेथील प्रत्येक वस्तूच्यामागे इतिहास दडलेला असतो. अँटिक अथवा जुन्या वस्तूची किंमत तिच्या दुर्मीळपणावर ठरते. विक्रेत्याची पैशांची गरज आणि ग्राहकाला वस्तूची गरज यावर सौदा ठरवला जातो. त्या दुर्मीळ वस्तूची किंमत काहीही असू शकते. त्यावेळी ग्राहकाचे 'लक' महत्त्वाचे असते. मुंबईत दोन-तीन शतकांपूर्वी पोर्तुगीज, डच, इंग्रज, फ्रेंच, यहूदी यांसारखे अनेक पाश्चात्य लोक राहत होते. भारताचे अनेक देशांबरोबर व्यापारी संबंध होते. ती विदेशी मंडळी स्वातंत्र्यप्राप्तीनंतर त्यांच्या चीजवस्तू भारतात सोडून मायदेशी परत गेली. त्यांनी वापरलेल्या त्या चीजवस्तू या ना त्या मार्गाने चोर बाजारात आल्या. त्याशिवाय अनेक इतिहासप्रसिद्ध शहरांतील संस्थानांचे जुने राजवाडे, जमीनदारांचे बंगले, नबाबांच्या हवेल्या लिलावात निघतात. कधी जीर्ण होऊन जमीनदोस्त होतात. पुन्हा नव्याने बांधल्या जातात. बाजारातील व्यापारी तेथील कलाकुसरीचा सर्व माल खरेदी करतात. कित्येक जण वडिलोपार्जित जुन्या वस्तू जागेच्या अडचणीमुळे, नादुरूस्त झाल्यामुळे नाममात्र किंमतीत फेरीवाल्यांना विकतात. फॅशन बदलते तशा जुन्या वस्तू 'आऊटडेटेड' होतात. काही वेळा हलाखीची परिस्थिती निर्माण झाल्यामुळे घरचे सामान विकण्याची परिस्थिती येते. फेरीवाले विक्रीस निघालेले असे सामान, अगदी पीनपासून मोठमोठी झुंबरे, हवेल्यांच्या खिडक्या दारांपर्यंतच्या वस्तू चोरबाजारात विकायला आणतात. त्यामुळे तेथे रेडिओग्राम, चेंजर, साखळी लावलेली शोभिवंत घड्याळे, जातिवंत लाकडाचे कोरीव नक्षीकाम केलेले फर्निचर, तांबा, पितळ, ब्राँझ, जस्त आदी धातूंपासून बनवलेल्या सुबक वस्तू, पेंटिंग्ज, चित्रे, राजेरजवाड्यात दिसणारे नक्षीकाम केलेले पेटारे, रांजण, गुडगुड्या, पक्ष्यांचे मोठाले पितळी पिंजरे, कलात्मक पुतळे, मूर्ती, चहाचे पेटारे, चौकोनी बरण्या, पोर्सिलीनच्या प्लेट्स, कपबश्या, कटग्लासेस, लायटर्स, अँश ट्रेज, दारूचे मगज, चलनी नाणी यांसारख्या असंख्य वस्तू पाहायला मिळतात. चोर बाजारात भारतीय पुरातत्त्व खात्याने निर्बंध घातलेल्या हस्तिदंती, प्राण्यांची हाडे, कातडी, केस व शिंगांपासून बनवलेल्या वस्तू, देवादिकांच्या पंचधातूंच्या मूर्ती, शिल्पे अशा काही संरक्षक वस्तू सोडून बाकी सर्व सामान तेथे मिळते. पुरातत्त्व विभागाची माणसे अधुनमधून बाजाराची पाहणी करण्यास येतात. तेथे बाजारात आलेली कोणतीही जुनी दुर्मीळ

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

वस्तू दुरुस्त करणारे, जुनी वस्तू नवीन करण्यात वाकबगार असणारे कसबी कारागीर आहेत. बाजारात एकदा विकलेली वस्तू कोणी परत घेत नाहीत. खरेदी-विक्रीची पावतीही दिली जात नाही. परदेशी लोकांना विमानतळावर दाखवायला कच्ची पावती देतात. परंतु त्यावर खरी किंमत लिहिलेली नसते. पाच वर्षांपेक्षा जुन्या वस्तूंना सेल्सटॅक्स लागत नाही. काही व्यापारी विकलेली वस्तू अस्सल असल्याचे सर्टिफिकेट देतात. भारतात शंभर वर्षांपेक्षा जुन्या वस्तू परदेशी पाठवण्यावर बंदी आहे. लोकांना त्यांच्या संग्रही अशा वस्तू असल्यास त्या सरकारकडे रजिस्टर कराव्या लागतात. तसे कायदे अनेक आहेत. परंतु ते राबवण्यासाठी यंत्रणा अपुरी आहे. त्यामुळे चोरबाजारात माल कोठून येतो व तो नंतर कोठे जातो यावर काहीच नियंत्रण नाही. अनेक जण 'असली माला'च्या नावाखाली म्हणून नकली माल विकतात. शेलका, किंमती माल त्यांच्या गोदामात असतो. विश्वास पटल्यावर तो आणून दाखवला जातो. बाजारात परदेशी गिऱ्हाइके मोठ्या प्रमाणावर येत असल्याने बाजारातील व्यापारी त्यांच्याशी मोडक्यातोडक्या इंग्रजीत बोलतात. त्यांपैकी काहींच्या वेबसाइटही आहेत. त्यांचा व्यवसाय इंटरनेटमुळे ग्लोबल झाला आहे. बाजारात दर शुक्रवारी कनिष्ठ, मध्यमवर्गीय, विविध वस्तूंचे छांदिष्ट, हौशी, संग्राहक, इतिहास समाजशास्त्राचे अभ्यासक, हिंदुस्थानी कारागिरी-कलाकुसर यांविषयी कुतूहल असणारे विदेशी नागरिक, बंगले, फ्लॅट, हॉटेल्स, रेस्टॉरंट यांच्या सजावटीसाठी विविध वस्तू घेणारी उच्चवर्गीय व्यापारी मंडळी, स्टुडिओत सेट लावणारे तंत्रज्ञ, कारागीर इत्यादी मंडळी पंढरीच्या यात्रेकरूंसारखे नित्यनेमाने, भक्तिभावाने तेथे येतात. बाजारातून, जुन्या काळाची वातावरण निर्मिती करण्यासाठी हंड्या, झुंबरे, दिवे, गालिचे, मोठी पेंटिंग्ज, पोर्ट्रेट, टेलिफोन, ग्रामोफोन, भिंतीवरील घड्याळे, सिनेमाची पोस्टर्स, जुन्या गाड्या आदी वस्तू सर्रास खरेदी केल्या जातात. आजकाल पाश्चिमात्य गोरे लोक तेथे मोठ्या प्रमाणावर फिरताना दिसतात. कॉलेजच्या पोरीही हौसेने जुन्या दुर्मीळ वस्तूंच्या शोधात तेथे येतात. चोरबाजाराचाही पुनर्विकास होणार आहे. काही श्रीमंत बोहरी लोक त्यासाठी प्रयत्नशील आहेत. रस्त्यांवर, उघड्यावर बसणारे व्यापारी कदाचित टॉवरमध्ये जातील! पण तेथे गिऱ्हाइके जातील का? याची त्यांना शंका आहे.

आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

## बहुटंगी मुंबई

नितेश शिंदे, द्वितीय वर्ष कला.

मुंबई ही भारताची आर्थिक राजधानी. ब्रिटिशांनी सात बेटे परस्परांना अठराव्या शतकाच्या मध्यकाळात जोडली आणि मुंबई हे शहर तयार झाले. शहराची आर्थिक व शैक्षणिक प्रगती एकोणिसाव्या शतकात झाली. मुंबई शहर महाराष्ट्राच्या पश्चिम किनाऱ्यावर वसले आहे. शहराच्या पश्चिम, दक्षिण, पूर्व भागांकडे अरबी समुद्राचा किनारा आहे तर उत्तरेस मुंबईची उपनगरे येतात. मुंबई शहरात पश्चिमेकडे मलबार हिल, खंबाला हिल, वरळीच्या टेकड्या, पूर्वेकडे भंडार वाडा टेकडी, गोलनजी हिल, अँटॉप हिल आहेत.





## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

स्वातंत्र्य चळवळीला पाया लाभला तो मुंबईत, विसाव्या शतकामध्ये. महाराष्ट्र राज्याची स्थापना संयुक्त महाराष्ट्र चळवळीनंतर १९६० साली झाली. त्या नवीन राज्याची राजधानी बनली मुंबई. त्यानंतर मुंबईचा विस्तार झपाट्याने झाला व शहराचा प्रदेश सात बेटांच्या पलीकडे वाढला. त्यामधून मुंबई शहर जिल्हा व मुंबई उपनगर जिल्हा हे दोन स्वतंत्र जिल्हे म्हणून १९९० साली अस्तित्वात आले. शहराचे नाव 'बॉम्बे'पासून 'मुंबई' असे अधिकृतपणे शिवसेनेची सत्ता असताना, १९९५ मध्ये करण्यात आले.

मुंबई या नावाच्या उत्पत्तीविषयी वेगवेगळी मते आहेत. मच्छिमारांनी (कोळी लोकांनी) मुंबादेवीचे मंदिर बांधले. त्या देवीला मुंबा-आई-मुम्बाई म्हटले जात असे. त्यांपासून शहराला मुंबई नाव मिळाले असावे असे प्रमुख मत मांडले जाते.

मुंबई बेटे पोर्तुगीजांनी ब्रिटिशांना सोळाव्या शतकात आंदण देईपर्यंत त्या प्रदेशाला इतिहास नव्हता असे म्हटले तरी चालेल. कोकणासह मुंबई भागावर अभीर राजाची सत्ता होती. नंतर त्रिकटक राजवटीची सत्ता निर्माण झाली. मग तो प्रदेश मौर्य, चालुक्य, शिलाहार, यादव, मुस्लिम या राजवटींखाली राहिला. मुंबई, वसई येथे पोर्तुगीजांचे वर्चस्व 1534 नंतर स्थापन झाले. पोर्तुगीजांनी इंग्लंडचा राजा चार्ल्स दुसरा याला मुंबई बेट भेट म्हणून दिले. चार्ल्स दुसरा याने ईस्ट इंडिया कंपनीस मुंबई बेटे भाड्याने दिली. त्यानंतर मराठ्यांनी त्यांचे नियंत्रण त्या क्षेत्रावर निर्माण करण्यास यश मिळवले. मराठ्यांच्या राजवटीचा अंत 1818 मध्ये झाला व त्याबरोबर मुंबई ब्रिटिशांची झाली!

मुंबई हे भारतातील सर्वांत श्रीमंत शहर म्हणून ओळखले जाते. ते जगातील पाचवे सर्वांत मोठे शहर आहे. मुंबई हे नैसर्गिक बंदर आहे. भारताची सागरी मार्गाने होणारी पन्नास टक्के मालवाहतूक त्या बंदरातून होते. भारतातील पहिली कापड गिरणी 1851 साली मुंबईत सुरू झाली. मुंबई ते ठाणे ही भारतातील पहिली रेल्वे 1853 साली सुरू झाली. मुंबई विद्यापीठाची स्थापना 1857 साली झाली. रिझर्व बँक, मुंबई शेअर बाजार, राष्ट्रीय शेअर बाजार या महत्त्वाच्या आर्थिक संस्था त्या शहरात आहेत. अनेक कंपन्यांची मुख्य कार्यालये मुंबईत आहेत.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

तेथे व्यवसाय व नोकरी यांसाठी अनेक संधी उपलब्ध असल्याने देशाच्या इतर भागांतून मोठ्या प्रमाणात लोक मुंबईत येतात, त्यामुळे मुंबईची लोकसंख्या झपाट्याने वाढत आहे.

मुंबई शहर हे विषुववृत्तीय प्रदेशात आणि अरबी समुद्राजवळ असल्यामुळे तेथे दोन ऋतू प्रमुख प्रकारे अनुभवास येतात - पावसाळा (आर्द्र) व उन्हाळा (शुष्क). शहर समुद्रकिनाऱ्यावर असल्यामुळे हवामान वर्षभर उष्ण व दमट असते. ते कधी पंधरा सेल्सियसच्या खाली जात नाही. पंधरा ते वीस सेल्सियस या पट्ट्यात जेमतेम (डिसेंबर ते फेब्रुवारी) महिनाभर असते. पावसाचे प्रमाण भरपूर आहे; पावसाळ्यात पाऊस जास्त पडल्यास मुंबईकरांना अनेक समस्यांना तोंड द्यावे लागते. त्यामध्ये मुख्यतः लोकल ट्रेनचे प्रश्न असतात. तसेच ट्रॅफिक, रस्त्यांवरील खड्ड्यांमध्ये पाणी साठणे व त्यामुळे खोळंबा हे महत्त्वाचे. मुंबईमध्ये माती असलेली जमीन पाहण्यासुद्धा मिळत नाही. परिणामी, पावसाचे पाणी साठून राहते. त्याचा भीषण परिणाम २००५ साली आलेल्या महापुराच्या रूपात मुंबईकरांना अनुभवण्याला मिळाला. त्यावेळी दोनशेहून अधिक लोक पाण्यात बुडून मरण पावले. पंधरा लाखांहून अधिक लोक संध्याकाळी घरी पोचू शकले नाहीत. त्यांनी रात्र बसमध्ये, लोकल ट्रेनमध्ये, फूटपाथवर, कोणाच्या घरी आश्रयाला राहून अशा अवस्थेत काढली. दहशतवाद्यांचा २६/११ चा मुंबईवरील भीषण हल्ला ही दुसरी भीषण घटना. सहा दहशतवाद्यांनी मुंबई तीन दिवस ओलीस ठेवली होती. अखेर संरक्षक दलांनी त्यांचा पाडाव केला. तेव्हा त्यांना कसाब हा एकटा दहशतवादी जिवंत हाती लागला.

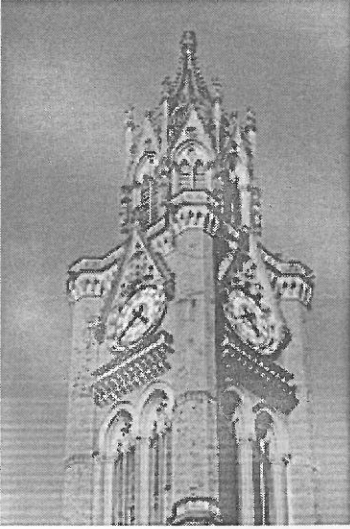
मुंबई उपनगरातील महत्त्वाची ठिकाणे - गेटवे ऑफ इंडिया, माऊंट मेरी चर्च, संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यान, एस्सेल वर्ल्ड, छोटा काश्मिर, विहार व पवई तलाव, जुहू चौपाटी, कान्हेरी लेणी, जोगेश्वरी लेणी, घारापुरी लेणी, छत्रपती शिवाजीमहाराज संग्रहालय, जहांगीर आर्ट गॅलरी, नेहरू विज्ञान केंद्र, महालक्ष्मी मंदिर, हाजीअलीचा दर्गा, वाळकेश्वर येथील हॅगिंग गार्डन, बाबुलनाथाचे मंदिर, मुंबादेवीचे मंदिर, क्रॉफर्ड मार्केट, क्विन्स नेकलेस मरिनलाइन्स, तारापोरवाला मत्स्यालय, छत्रपती शिवाजी टर्मिनस, फिरोझशहा मेहता गार्डन, हुतात्मा चौक, आज्ञाद मैदान, मणिभवन-गांधी स्मारक, एशियाटिक लायब्ररी, राजाभाई टॉवर, मुंबई विद्यापीठ, विधान भवन इत्यादी. ती स्थळे पर्यटकांसाठी आकर्षण ठरली आहेत.

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मुंबईत इंग्रजांच्या काळातील बांधकाम असलेल्या अनेक वास्तू पाहण्यास मिळतात. पर्यटन स्थळांसोबत अनेक इमारती त्या काळी उभारण्यात आलेल्या आहेत. इंग्रजांनी मुंबईमध्ये बसवलेले मैलाचे काही दगड (माईलस्टोन) आजही पाहता येतात. मुंबईतील चायना टेम्पल, काळा किल्ला, बोरिवली येथील विरगळ, भाऊचा धक्का अशी जुनी व अपरिचित, मात्र पाहण्याजोगी ठिकाणे आहेत. त्यापैकी चोरबाजार हे नाव सर्वांना ओळखीचे असते, पण त्याची माहिती नसते. तो बाजार मुंबईचे वैशिष्ट्य आहे.

मुंबई शहर उद्योगधंद्यांचे केंद्र आहे. तेथे विविध प्रकारच्या वस्तूंचे उत्पादन केले जाते. दादर, नायगाव ते महालक्ष्मी व भायखळा येथे तर कारखान्यांची गर्दीच आहे. त्या भागात कापड गिरण्या, रेशीम गिरण्या मोठ्या प्रमाणात होत्या. कापड गिरण्या परळ, लालबाग, वरळी या भागांत असल्यामुळे त्यास गिरणगाव म्हणत. वैद्यकीय औषधे, टुथपेस्ट, रेडिओ, विजेचे पंखे, बल्ब ह्या वस्तूंचे कारखाने वरळी क्षेत्रात आहेत. शिवडी आणि वडाळा भागात पीठगिरण्या, कापुस गिरण्या आहेत. कुलाबा, वरळी, वसई भागात मत्स्योद्योग व शीतकेंद्रे आहेत.



मुंबई शहर उत्तर-दक्षिण चिंचोळ्या पट्ट्यात पसरलेले असल्याने मुंबईमध्ये वाहतुकीची व्यवस्था वेगळ्या प्रकारची आहे. प्रवास करण्यासाठी व स्थानिक प्रवासासाठी लोकल आणि मुंबईबाहेरच्या गावांना महाराष्ट्रात व महाराष्ट्राबाहेर जाणारे 'श्रु' लोहमार्ग आहेत. मध्य रेल्वे, पश्चिम रेल्वे, हार्बर लाईन हे तीन लोकल लोहमार्ग आणि मुंबईबाहेर जाणारे मध्य रेल्वे व पश्चिम रेल्वे हे दोन लोहमार्ग आहेत. तसेच, मुंबईतील लोक बस आणि रिक्शा यांचा वापर करतात. मुंबईमध्ये वर्सोवा ते घाटकोपर ही मेट्रो सेवा २०१४ मध्ये सुरू करण्यात आली आहे. चेंबूर ते वडाळा ही मोनो

रेल त्याच सुमारास सुरू झाली. तिचा विस्तार पूर्ण झाला, की ती सात रस्ता (महालक्ष्मी) येथपर्यंत पोचेल.

मुंबई हे जलमार्गासाठी सुद्धा महत्त्वाचे केंद्र असून स्थानिक व आंतरराष्ट्रीय जलवाहतूक जलमार्गाद्वारे केली जाते. जलवाहतुकीचा पर्यटनाच्या दृष्टीने वापर केला जातो. मुंबईत



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मालाडच्या मार्वे बिचपासून मनोरीच्या किना-यापर्यंत पोचण्यासाठी बोटीची व्यवस्था आहे. मनोरीचा किनारा नावाप्रमाणे नयनरम्य आहे. तेथे नितळ समुद्रकिनारा, किना-याजवळ असलेली हॉटेल्स आणि टुमदार बंगले नजरेस पडतात. 'गेट वे ऑफ इंडिया' येथून अलिबागला जाण्यासाठी बोट उपलब्ध असतात. तेथून पाऊण तासात मांडव्यापर्यंत पोचता येते. तो समुद्रकिनारा अमिताभ बच्चन यांच्या 'अग्निपथ' चित्रपटामुळे लोकांना परिचित आहे. दुस-या बोटीने तेवढ्याच वेळात एलिफन्टा केव्हज (घारापुरी लेणी) येथे जाता येते. तेथे जाताना बचलर बेट पाहता येते. सागरी मार्गाने येणारे सर्व ऑईल कंटेनर तेथे रिकामे होतात. ते तेल मुंबईत आणले जाते. भाऊच्या धक्यावरून निघणारी फेरीबोट अलिबागपासून दहा किलोमीटर अंतरावरील रेवस येथे किंवा मोरा या उरणजवळच्या समुद्रकिनारा-याला जाते. रेवसला जाताना अलिबागच्या किल्ल्यासोबत खांदेरी, उंदेरी ही बेटे आणि कोर्लाई किल्ला पाहता येतो.

सांताक्रूझ व सहारा येथे दोन विमानतळ आहेत, पैकी सांताक्रूझ येथील देशांतर्गत इतर भागात जाणाऱ्या विमानांसाठी व सहारा येथील परदेशी जाणाऱ्या विमानांसाठी आहे. दोन्ही विमानतळ छत्रपती शिवाजीराजे यांच्या नावाने आहेत.

मुंबईमध्ये मच्छिमारीचा व्यवसाय प्रमाणात चालतो. समुद्रातून मासे पकडून विक्रीसाठी बाजारपेठेमध्ये पाठवले जातात.

मुंबईत बोलली जाणारी प्रमुख भाषा - महाराष्ट्र राज्याची राजभाषा - मराठी असून हिंदी, इंग्रजी, गुजराथी व कोकणी या भाषादेखील तेथे बोलल्या जातात. हे कॉस्मॉपॉलिटिन शहर असल्याने येथे सर्व भाषिकांचे आणि धर्मियांचे सण साजरे केले जातात. त्यामुळे गणपती उत्सवासोबत दिवाळी, नवरात्र, ईद मोठ्या उत्साहात साजरा केला जातो.

वडापाव या खाद्यपदार्थाचे तेथे अनन्यसाधारण महत्त्व आहे. पाणीपुरी, पावभाजी, भेळपुरी, दक्षिण भारतीय, पंजाबी, चायनीज हे पदार्थदेखील मुंबईकरांच्या विशेष पसंतीचे आहेत.

मुंबईला युनेस्कोकडून तीन हेरिटेज पुरस्कार मिळाले आहेत.

## आशय

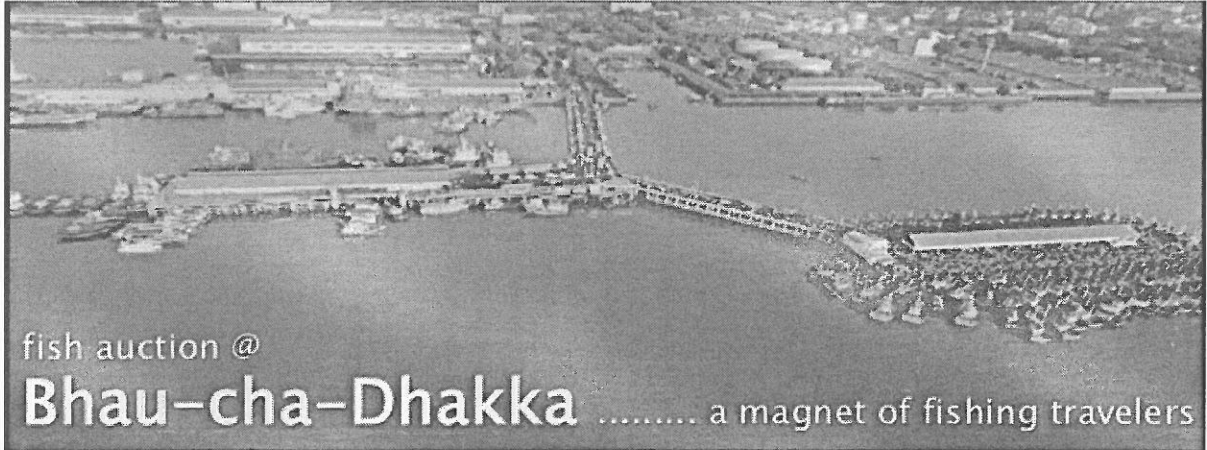
\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

मुंबई हे भारतीय चित्रपटसृष्टीचे जन्मस्थान आहे. त्यास बॉलिवूड म्हणतात. दादासाहेब फाळके यांनी भारतीय चित्रपटसृष्टीची मुहूर्तमेढ तेथे १९१३ साली रोवली. चित्रपटशौकिनांसाठी अनेक चित्रपटगृहे व मल्टिप्लेक्सस मुंबईत आहेत. तसेच, नाट्यरसिकांसाठी पाच-सात नाट्यगृहे, चित्र-शिल्प-हस्तकला प्रदर्शनांसाठी शासकीय व खासगी पंधरा-वीस कलादालने मुंबईत आहेत. जहांगीर कलादालन, एशियाटिक सोसायटीचे वाचनालय, छत्रपती शिवाजी संग्रहालय अशा प्रसिद्ध वास्तू मुंबईत आहेत.

क्रिकेट हा खेळ मुंबईत लोकप्रिय आहे. मुंबईमध्ये गल्लीत, मोकळ्या मैदानात; सर्वत्र, मुले क्रिकेट खेळताना दिसतात. मुंबईच्या अनेक क्रिकेटपटूंनी आंतरराष्ट्रीय क्रिकेट गाजवले आहे. मुंबईने अनेक क्रिकेटपटू भारतास दिले आहेत. सुनिल गावसकर, सचिन तेंडुलकर हे भारताचे सर्वश्रेष्ठ मानले जाणारे क्रिकेटपटू मुंबईचेच. बोर्ड ऑफ कंट्रोल फॉर क्रिकेट इन इंडियाचे मुख्यालय तेथे आहे. ब्रेबॉर्न स्टेडियम व वानखेडे स्टेडियम ही दोन आंतरराष्ट्रीय दर्जाची मैदाने मुंबईत आहेत. पैकी ब्रेबॉर्न वापरात नाही. मुंबईच्या क्रिकेट संघाने रणजी सामन्यांत सातत्याने अव्वल दर्जाची कामगिरी केली आहे. सर्वाधिक रणजी करंडक जिंकण्याचा मान मुंबईकडेच आहे. मुंबईतील दुसरा लोकप्रिय खेळ म्हणजे फुटबॉल हा आहे. विशेषतः पावसाळ्यात तो खेळण्यात येतो. हॉकी, टेनिस, स्कॅश, बिलियर्ड्स, बॅडमिंटन, टेबल टेनिस हे खेळसुद्धा कमीअधिक प्रमाणात खेळले जातात. व्हॉलीबॉल, बास्केटबॉल हे खेळ महाविद्यालयीन विद्यार्थ्यांत लोकप्रिय आहेत. महालक्ष्मीचा रेसकोर्स येथे जगप्रसिद्ध डर्बी, रग्बी या घोड्यांच्या शर्यती खेळल्या जातात. तेथे पावसाळा (मे ते ऑक्टोबर) वगळून घोड्यांच्या शर्यती होतात. तेव्हा त्या पुण्याला जातात.

## भाऊचा धक्का

भाऊचा धक्का हा गिरगाव आणि गिरणगाव भागांतील कोकणी माणसांचा जिवाचा सखा, कारण भाऊचा धक्का त्यांना कुलाबा, रत्नागिरी आणि गोव्यातील त्यांच्या मूळगावी अलगद आणि अल्प खर्चात पोचवत असे. त्याकाळी हातावर पोट भरणारा कोकणी मुंबईकर जसा केविलवाणा तसाच भाऊचा धक्काही आज बापुडवाणा भासतो. कारण कोकणच्या बोटींची जागा एस.टी.च्या रातराण्या, खासगी बस आणि कोकण रेल्वे यांनी त्याच क्रमाने घेतली. कोकणच्या बोटींना गि-हाईक राहिले नाही. भाऊच्या धक्क्यावरून भरतीओहोटीचे वेळापत्रक सांभाळत रेवसकडे लाँच सुटत असतात. त्यांनाही गेटवे-मांडवा या दिवसभर चालू असणा-या लाँचसेवेची स्पर्धा आहे.



विसाव्या शतकाच्या मध्यकाळातील भाऊचा धक्का आणि त्याचा परिसर अजून डोळ्यांसमोर तरळला, की गरीब कोकणी माणसांच्या गोंधळाच्या प्रवासाच्या स्मृती जाग्या होतात. तेव्हा भाऊचा धक्का होता कर्नाटक बंदरच्या कडेला. चिंचोळा, प्रवाशांच्या सोयीसुविधांचा अभाव. मुंबईच्या पूर्व किना-याच्या टोकाला असल्यामुळे तेथे पोचण्यासाठी कोठलेही सार्वजनिक वाहन नसे. रेवस आणि उरणहून रात्री नऊ वाजता शेवटच्या लाँचेस आल्या की सुस्त झालेला भाऊचा धक्का दुस-या दिवशी तांबडे फुटण्याच्या आधीच खडबडून जागा होई, तो प्रवाशांच्या झुंडी धडकल्यामुळे. मध्यमवर्गीय कोकणवासीयांच्या गच्च भरलेल्या व्हिक्टोरिया (मुंबईतील टांगा) टपटपत भाऊच्या धक्क्यावर अवतरत असत. निम्न वर्गातील कोकणी प्रवासी,



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

कुटुंबाच्या लटांबरासह डोक्यावर बोजी घेऊन डॉकयार्ड रोड स्टेशनपासून भाऊच्या धक्क्यावर पोचत असत. त्यांना गावी जाण्याच्या आनंदात व्हिक्टोरियाच्या घोड्यांच्या मलमुत्राचाही मागमूस नसे. मध्येच एखादी खाजगी मोटार झकपक कपड्यांतील प्रवाशांना धक्क्यावर सोडत असे. तेव्हा बापुडवाणा प्रवासी ओळखत असे, की 'हे गोयकरच असा!'

'निर्गमन (departure)' या फलकाभोवती प्रवाशांची झुंबड उडे. तेथे मालवणी-कोकणीत संवाद झडत, ते मोठे गंमतीदार असत. 'विष्ण्या लेका, टाळी दे. वेंगुर्ला लाईनला 'रोहिदास' लागल्ये.' 'मग काय तुमची यात्रा आता मस्त. काय चालत्ये रे 'रोहिदास'? दिवस मावळण्याच्या आत तुम्ही वेंगुर्लास.' विष्ण्याचा प्रतिसाद. 'पण आमच्या रत्नागिरीस कोठली लागल्ये बघ की बाप्या.' 'रत्नागिरी लाईनला अं अं 'लीलावती' बापू. 'च्यामरी ते डबडं आमच्या वाट्याला! नशीबच फुटको रे आमचो. चला आता संध्याकाळबेरी नुसता पाळणा.' विष्ण्याचा खेद. "'रामदास' कोठे रे असा?" "'रामदास' गोवा लाईन." 'इचिभन, त्या गोयकरांचे लाड बी.एस.एन. करत्ये ते समजेना' '... आणि अँथुनी?' '... दाभोळ - वा मज्जा' नवख्या प्रवाशाला तो संवाद अनभिज्ञ वाटे. मात्र त्यातून रोहिदास, रामदास, लीलावती, अँथुनी ही बोटींची नावे आहेत इतपत ज्ञान त्याला होई.

पूर्व किना-यावर तांबडे फुटले, की आदल्या दिवशी गेलेल्या बोटी परतीचा प्रवास करून भाऊच्या धक्क्याकडे येऊ लागलेल्या असत. धक्क्यावर गर्दी केलेल्या लाल डगलेवाल्या हमालांची जाड दोरखंड घेऊन पुढे सरकण्यासाठी घाई उडालेली असे. बोट आडवी होऊन धक्क्याला समांतर आली, की ते जाडजूड दोरखंड बोटीच्या डेकवर फेकले जात असे. तोंडात चिरूट धरलेला शुभ्र सुटातील गोवेकर कॅप्टन 'आरी मार आरी मार' अशी अनाकलनीय ऑर्डर देऊन बोट धक्क्याला चिकटवत असे. दोरखंडाचे टोक दगडी कॅप्टनला अडकावले, की ते डेकवर फेकले जात असे. बोटीवरील खलाशी दोरखंड खेचून बोट धक्क्याच्या अंगलट आणतो तोवर गँगवेची शिडी लावण्याची धडपड. ती जागेवर बसण्याअगोदर हमाल हनुमान उडी मारून आलेल्या प्रवाशांचा ताबा घेत. कोकणी प्रवासी गबाळ्या चेह-याने, समुद्र प्रवासात उलट्या करून वैतागलेल्या अवस्थेत, लाल मातीने रापलेल्या कपड्यांत मुंबईभूमीवर पाऊल टाकण्यास धडपडत असे. सोबत ढीगभर वळकट्या, आंबे, फणसांची पोती, घरच्या केरसुण्या हे

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

लटांबर उचलून उतरताना तो आणखी केविलवाणा दिसे. तरीही गावची ताजी हवा खाऊन सुस्तावलेला कोकण्या अर्थार्जनासाठी मुंबईत पुन्हा विरून जात असे.

विमानतळ काय, कुठल्याही टर्मिनसवर न दिसणारे भाऊच्या धक्क्यावरील ते अनोखे दृश्य. भाऊच्या धक्क्यावरून चार रुट्सवर बोटी सुटत असत. रेवस लाईनची बोट सकाळी 6:30 वाजता, दाभोळ लाईन सकाळी 8:00 वाजता, रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग लाईन 10:00 आणि गोवा लाईनची बोट 11:00 . साबरमती नावाची मोठी बोट आठवड्यातून एकच दिवस कराचीकडे जात असे.

बॉम्बे सेंट्रल, व्ही.टी. या रेल्वे टर्मिनसच्या आंगल नावांत भाऊचा धक्का हे मराठमोळे नाव मराठी माणसाला मोहरून टाकत असे. तरीही धक्क्याला नाव मिळालेला हा भाऊ कोण? ... ब्रिटिश राजवटीत कुलाब्याच्या गनफॅक्टरीत लक्ष्मण (भाऊ) अजिंक्य हा कारकून होता. कॅप्टन रसेल हा त्याचा बॉस. त्याच्या विभागात एकदा एका मराठी कामगाराने चोरी केली. त्याला लष्करी कायद्यानुसार फटक्यांची शिक्षा सुनावली गेली. सर्वासमक्ष फटके मिळाले तर त्या गरीब कामगाराची बदनामी होईल, त्यामुळे अजिंक्यने रसेलकडे त्याच्या वतीने क्षमायाचना केली. स्वतः ब्रिटिश देशाभिमानी असलेल्या कॅप्टन रसेलला हिंदुस्थानी स्वदेशाभिमानी लक्ष्मण अजिंक्यचा अभिमान वाटला. त्याने शिक्षा रद्द करून लक्ष्मणला आदराने मिठी मारली आणि त्याला 'यु आर माय ब्रदर' असे म्हणून गौरवोद्गार काढले. तेव्हापासून लक्ष्मणला 'भाऊ' हे नाव चिकटले.

कॅप्टन रसेलने 'भाऊ'मधील हुशारी पाहून त्याला व्यापारी क्षेत्रात उतरण्यास उत्तेजन दिले. मुंबईत असलेली डबकी आणि सांडपाणी तलाव मुंबईच्या कच-याने बुजवण्याचे काम त्याकाळी सुरू होते. भाऊला त्या कामाचे कंत्राट मिळाले. बॉससंबंधीची कृतज्ञता म्हणून त्याने त्याच्या कंपनीचे नाव 'भाऊ रसेल आणि कंपनी' असे ठेवले. कंपनी मुंबईच्या पूर्व किना-यावर भरणी घालून कर्नाक बंदर आणि क्लेअर बंदर उभारणीचे कामही ती करत होती. भाऊला मातीतून संपत्ती लाभली ती ही अशी. तोपर्यंत कोकणातून मुंबईला येणारी प्रवासी जहाजे समुद्रात लांब नांगर टाकत व प्रवाशांना बोजे-लटांबरे सांभाळत पडावाने, चिखला-माखलात

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

पाय तुडवत किना-यावर उतरावे लागे. ते हाल पाहून भाऊ गलबलून जात असे. ज्या कर्नाक बंदरचे काम ते करत, तेथेच कोकण लाईनच्या बोटींसाठी धक्का बांधणे अशक्य नाही असे त्याच्या लक्षात आले. त्याने 'ब्रिटिश शासन' आणि 'बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट' यांच्यापुढे ती कल्पना मांडली आणि त्याचा खर्च भाऊकडून होईल या अटीवर अनुमती मिळवली. भाऊने सरकारी कंत्राटातून मिळवलेला गडगंज पैसा त्या कामात ओतला आणि तो धक्का 1862 साली तयार झाला. त्याला भाऊच्या स्मरणार्थ बीपीटीने भाऊचा धक्का हे नामाभिमान केले. तेव्हापासून गेली दीडशे वर्षे मुंबईच्या नावासह मराठीपण जपणारा भाऊचा धक्का कोकणी मुंबईकरांची सेवा करत आहे.

धक्क्यालगतची जागा सुक्या गोदीसाठी बीपीटीला आवश्यक होती, तेव्हा धक्का काहीसा दक्षिणेकडे माझगाव डॉकपाशी नव्याने उभारण्यात आला तो 1970 साली. धक्का आधुनिक स्वरूपात उभा राहिला तरी त्याचे नाव कायम ठेवण्यात आले 'भाऊचा धक्का'.

भाऊच्या धक्क्याला पुन्हा उर्जितावस्था येण्याची शक्यता निर्माण झाली आहे. महाराष्ट्र रस्ते वाहतूक विकास प्राधिकरणाने मुंबईच्या पूर्व किना-यावरून बेलापूर आणि मांडवा येथपर्यंत आधुनिक जलवाहतूक सुरू करण्याची तयारी चालवली आहे. त्यात 'रोल ऑन, रोल ऑफ' म्हणजे बोटीवर गाडी चढवा आणि त्या बंदरांवर उतरल्यावर तीच पुढे चालवा असे योजले आहे. ती योजना साकारली तर भाऊचा धक्का पुन्हा गजबजेल. सध्यादेखील रेवस-अलिबागकडचे लोक दुचाकीसह लाँचवर चढतात, तिकडे उतरतात, अष्टागारात कामाप्रमाणे मनसोक्त फिरतात व पुन्हा दुस-या दिवशी मुंबईत हजर होतात.



## मुंबईतील बाजार

कोमल दवणे, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

बाजार ही संकल्पना पुढीलप्रमाणे स्पष्ट करता येते.

पूर्वेकडील देशात ही कल्पना वेगवेगळी आहे. स्थानिक लोकांच्या गच्च गर्दीने भरलेले ठिकाण म्हणजे बाजार. मुंबई शहरात मुख्य ३ बाजार आहेत चार लाखांपेक्षा जास्त लोकसंख्या त्या बाजार इलाख्याची आहे !

या बाजारात प्रामुख्याने दर्जी, बायकांच्या चमकदार बांगड्या विकणारा, मुसलमनांना आकर्षित करणारे नक्षीदार बुरखे, हुकके आणि अत्तर विकणारा असतात. दुकानात पितळेची भांडी विकणारा, गोड वासाने मन जिंकून घेणारे पदार्थ खजुरांचा ढिग विकणारा असे अनेक व्यापारी असतात. या मुंबईच्या बाजारात अनेक धर्मांचे लोक येतात.

गेल्या काही वर्षात स्थानिक शहरातील मुख्य रस्त्यावर पाणी मारले जात असे. तसेच आता दिवेही लावले जात असत. याचा बाजाराला खूप त्रास होत असे. पण आता बाजारव्यवस्था बदललेली आहे. या बाजारात वस्तुसोबत मनोरंजनात्मक अशा घटनाही घडत असतात.

बोरा बाजार हे तडीसाठी प्रसिद्ध होते. येथे सर्वात फायद्याचा धंदा म्हणजे ताडीचा ! तेथील दुकानाच्या रांगेत दर सहावे दुकान हे तडीचे आहे. सुर्योदयापूर्वी ताडी थंड आणि ताजेतवाने करणारी वाटते. दिवसभराच्या श्रमासाठी त्यातून उत्तेजन व तरतरी देणारी दवा म्हणजे ताडी होय. पण याच तडीमुळे गुन्हेगारीचे प्रमाण वाढते आहे असे न्यायाधीशने व्यक्त केले आहे. मुंबईत उंच टेकड्यांवर ताडाची झाडे आहेत व सखल भागात भाताची खाचरे दिसतात. ताडाच्या प्रत्येक झाडावर सरकार वार्षिक एक रुपया कर आकारते. ताडांच्या झाडांची लागवड ही उत्तम मालमत्ता मानली जाते. त्यामुळे येथील बाजार पेठ हे समृद्ध आहे. ताड काढण्याचे काम वंशपरंपरेने भंडारी लोक उत्तम पद्धतीने करतात. ते काम झाडाखाली केले जाते. मुंबईत ताडाच्या झाडाला खाचा पाडून हे लोक झाडावर चढतात व मडके बांधून ताडी काढतात.

मुंबईतील माटुंगा हे आणखी एक प्रसिद्ध व गजबजलेले बाजार आहे. माटुंग्यातील बाजार श्रीमंत, दाट वस्तीचे, गर्दीचे व धाडसी व्यापरांनी गजबजलेले असून नैसर्गिक संपत्ती, चांगले रंग, आकर्षक रत्ने आणि किंमती धातूंनी समृद्ध आहे. परंतु या बाजारातून विणकाम व जडजवाहिर्याचे, कलाकसुरीचे काम या सर्व कला विस्मृतीत गेल्या आहेत. ब्रिटिश लोक वन्य

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

जीवन जगतानाच कला व साहित्य या क्षेत्रांचा मोठा वारसा निर्माण करण्याच्या लोकांना या बाजारात समृद्ध केले होते. तरीही सद्याचे युवक आणि नागरिक हे या बाजारपेठांमध्ये आवर्जून वस्तू खरेदी करण्यासाठी येतात. त्यामुळे या बाजारपेठांचा खूप मोठा फायदा होतो. आर्थिकदृष्ट्या हा बाजार वैभवशाली आहे.

अशा प्रकारे मुंबईमध्ये अनेक बाजार आहेत दादर, सीएसटी बाजार, एफएस बाजार, मस्जिद बाजार इत्यादी अनेक बाजार लोकांनी गजबजलेले आहेत. पण महत्वाचे असे तीन बाजार आपण पाहिले.

गेल्या काही वर्षात स्थानिक शहरातील मुख्य रस्त्यावर पाणी मारले जात असे. तसेच आता दिवेही लावले जात असत. याचा बाजाराला खूप त्रास होत असे. पण आता बाजारव्यवस्था बदललेली आहे. या बाजारात वस्तुसोबत मनोरंजनात्मक अशा घटनाही घडत असतात.

जसे की घोडेस्वार किंवा गाड्या परवानगीशिवाय सिग्नल तोडतात. रहिवाशांच्या लग्नाच्या वरतीमुळे बाजारात आणखीच गर्दी वाढते. मिरवणुकीमुळे ताशे, ढोल इत्यादी वाद्ये वाजत असतात. वरतीच्या घोड्यांसामोर फुटणारे फटाके इत्यादींचा गोंधळ माजतो.

मुंबई मध्ये अनेक बाजारपेठा आहेत. सद्य स्थितीत आपण जाऊ तिथे बाजार असतोच. मानव हा चंगळवादी झाला आहे , सुख चैनीच्या वस्तू त्याला हव्याशा वाटतात त्यामुळेच माणसांच्या गरजेनुसार बाजारांची संख्या देखील वाढते आहे.

पहिला महत्वाचा बाजार म्हणजे चिंचबंदर होय. परक्या माणसांच्या दृष्टिकोनातून चिंचबंदर म्हणजे तर्हेवाईक चित्र होय. समुद्रकिनाऱ्याजवळील विशेषतः देशी बोटींनी व्यापलेला प्रदेश ( किनारी पट्टा) बहुशः व्यापारासाठीच वापरला जातो. पूर्वेकडील सर्व देशातील उत्पन्न, व्यापारसाधने हे एका दुकानात संग्रहित झालेले दिसतात. उच्च रबराचे ढिग, सिलोनच्या जंगलातील अस्सल हस्तिदंत, झान्झी बाजारच्या किनाऱ्यावरील रानडुक्करांची कातडी, उत्तमोत्तम वस्तू तसेच आफ्रिका, पर्शिया, अरेबिया, येथील आयात केलेल्या वस्तू बेटावरून निर्यात होण्यासाठी मोठमोठे पेठारे, काथ्याचे दोरखंड, वजनदार हूक इत्यादी मालाच्या ढिगाऱ्यात मिसळलेले दिसतात. चिंचबंदराची वैशिष्ट्य म्हणजे मोकळी जागा, उपलब्ध भांडवल, व्यापारी, आणि आकर्षक अशा कलाकसुरीच्या वस्तू हे आहेत. मुंबईमधील सर्वात जास्त कलाकसुरीचे उत्पादन म्हणजे हस्तिदंती कोरीव काम ! नक्षीदार पेठ्या , बाके,

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

घडयाळयाचा बैठकी, अलंकारिक कोरीव भेटवस्तू हे सर्व या बाजारात उपलब्ध असतात. भारतात येणारे पर्यटक प्रामुख्याने परदेशात किंवा स्वादेशात परतताना आपल्या प्रियजनासाठी या आकर्षित वस्तू भेट म्हणून घेऊन जातात.

बोरा बाजार हे तडीसाठी प्रसिद्ध होते. येथे सर्वात फायद्याचा धंदा म्हणजे तडीचा.तेथील दुकानाच्या रांगेत दार सहावे दुकान हे तडीचे आहे. सुर्योदयापूर्वी ताडी थंड आणि ताजेतवाने करणारी वाटते.

बोरा बाजार हे तडीसाठी प्रसिद्ध होते. येथे सर्वात फायद्याचा धंदा म्हणजे ताडीचा !तेथील दुकानाच्या रांगेत दर सहावे दुकान हे तडीचे आहे.सुर्योदयापूर्वी ताडी थंड आणि ताजेतवाने करणारी वाटते.दिवसभराच्या श्रमासाठी त्यातून उत्तेजन व तरतरी देणारी दवा म्हणजे ताडी होय.

पण याच तडीमुळे गुन्हेगारीचे प्रमाण वाढते आहे असे न्यायाधीशने व्यक्त केले आहे.मुंबईत उंच टेकड्यांवर ताडाची झाडे आहेत व सखल भागात भाताची खाचरे दिसतात. ताडाच्या प्रत्येक झाडावर सरकार वार्षिक एक रुपया कर आकारते.ताडांच्या झाडांची लागवड ही उत्तम मालमत्ता मानली जाते.त्यामुळे येथील बाजार पेठ हे समृद्ध आहे. ताड काढण्याचे काम वंशपरंपरेने भंडारी लोक उत्तम पद्धतीने करतात. ते काम झाडाखाली केले जाते.मुंबईत ताडाच्या झाडाला खाचा पाडून हे लोक झाडावर चढतात व मडके बांधून ताडी काढतात.

मुंबईतील माटुंगा हे आणखी एक प्रसिद्ध व गजबजलेले बाजार आहे. माटुंग्यातील बाजार श्रीमंत, दाट वस्तीचे, गर्दीचे व धाडसी व्यापरांनी गजबजलेले असून नैसर्गिक संपत्ती, चांगले रंग,आकर्षक रत्ने आणि किंमती धातूंनी समृद्ध आहे. परंतु या बाजारातून विणकाम व जड जवाहिऱ्याचे, कलाकसुरीचे काम या सर्व कला विस्मृतीत गेल्या आहेत.ब्रिटिश लोक वन्य जीवन जगतानाच कला व साहित्य या क्षेत्रांचा मोठा वारसा निर्माण करण्याऱ्या लोकांना या बाजारात समृद्ध केले होते. तरीही सद्याचे युवक आणि नागरिक हे या बाजारपेठांमध्ये आवर्जून वस्तू खरेदी करण्यासाठी येतात. त्यामुळे या बाजारपेठाचा खुप मोठा फायदा होतो.आर्थिकदृष्ट्या हा बाजार वैभवशाली आहे.



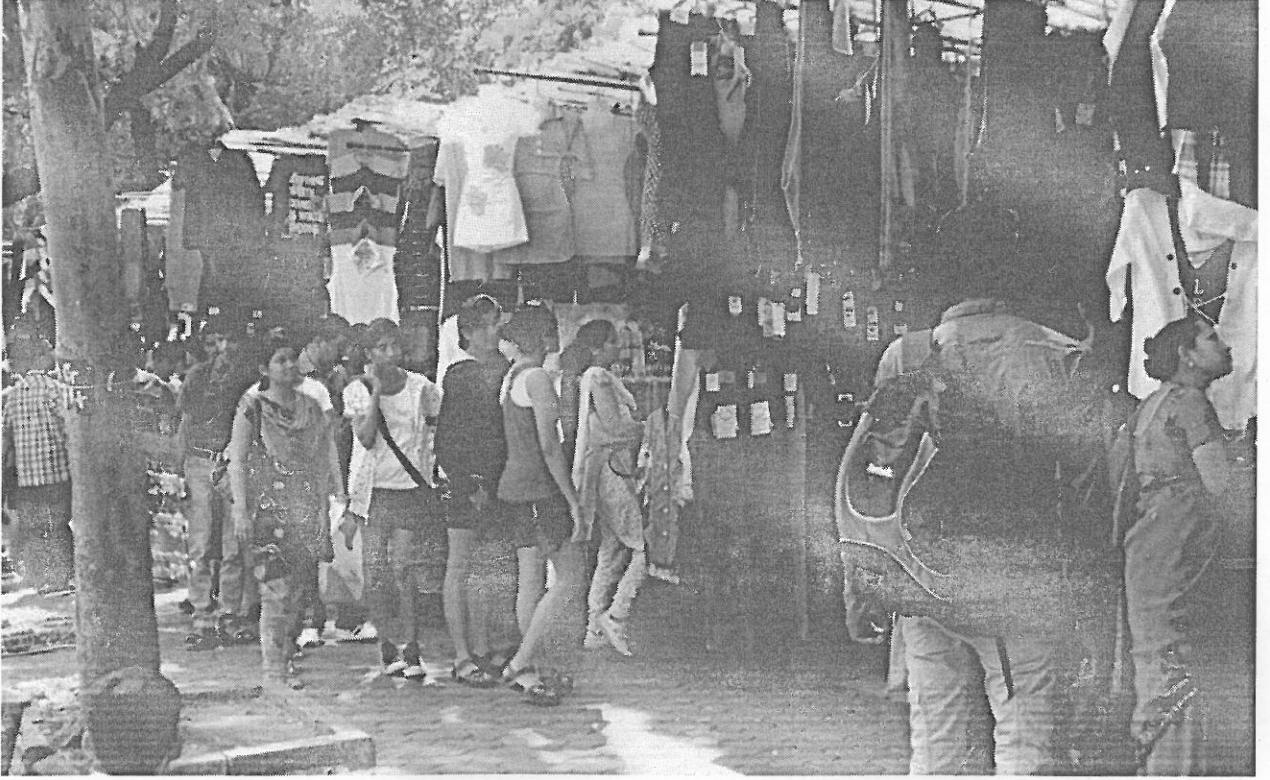
## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

अशा प्रकारे मुंबईमध्ये अनेक बाजार आहेत दादर, सीएसटी बाजार, एफएस बाजार, मस्जिद बाजार इत्यादी अनेक बाजार लोकांनी गजबजलेले आहेत. पण महत्वाचे असे तीन बाजार आपण पाहिले.

हा संपूर्ण बाजार विषयाबद्दलचा सार बाळ सामंत यांच्या ' एक होती मुंबई ' या पुस्तकातील आहे. हा संदर्भ पृष्ठ क्रमांक १६७ पासून १७२ पर्यंतच्या भागातून घेण्यात आला आहे. या पुस्तकाचे प्रकाशन झाले आहे.

बाळ सामंत म्हणतात की मुंबई शरातील बाजाराचे वर्णन करण्यासाठी मूळ इतिहास, विकास व इतर लोकांच्या वस्त्या, त्यांचे व्यवसाय यांविषयी पुरेपूर व बिनचूक महिती दुर्दैवी मिळत नाही.



(हा संपूर्ण बाजार विषयाबद्दलचा सार बाळ सामंत यांच्या ' एक होती मुंबई ' या पुस्तकातील आहे. हा संदर्भ पृष्ठ क्रमांक १६७ पासून १७२ पर्यंतच्या भागातून घेण्यात आला आहे.)

## मुंबईचा महान शिल्पकार

अंजना कांबळे, तृतीय वर्ष कला, मराठी.

इंग्रजांशी झालेल्या लढाईतील पराभवानंतर दुसऱ्या बाजीरावाने तैनाती फौजेने कलम मान्य करुन आपल्या संरक्षणसाठी इंग्रजांची फौज ठेवली होती.या तैनाती फौजेचा प्रमुख होता माउण्ट स्टुअर्ट एलफिन्स्टन हा जवळजवळ सतरा वर्षे पेशव्यांच्या दरबारात वकील म्हणुन राहिला होता. मराठ्यांचे संपूर्ण साम्राज्य इंग्रजांच्या अमलाखाली आणून ब्रिटिशांना संपूर्ण साम्राज्य इंग्रजांच्या अमलाखाली आणून ब्रिटिशांना संपूर्ण देशावर वर्चस्व गाजविण्याची संधी देण्याला पुढे हाच कारणीभूत झाला.

दुसऱ्या बाजीरावाला आपल्या हालचालीवर असलेल्या इंग्रजांच्या अंकुशामुळे अतिशय संताप आअला होता, आणि म्हणुन ४ नोव्हेंबर १८१७ या दिवशी त्याने एलफिन्स्टन आणि त्याचे सैनिक यांच्यावर हल्ला चढविला.या हल्ल्यातुन एलफिन्स्टन आपली सुटका करुन घेऊ शकला; पण बाजीरावाने त्याची कचेरी सर्व कगदपत्रांसह जाळून टाकली. त्यानंतर घडली ती इतिहासांतील प्रसिध्द खडकीची लढाई. ह्यात इंग्रजांनी मराठ्यांचा संपूर्ण पराभव केला. खुद्दा दुसरा बाजीरावा घाबरुन पुण्याहून पळाला आणि पुण्याचे महत्त्व कमी झाले.

**Mountstuart  
Elphinstone**



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

यानंतर पश्चिम भारताची राजधानी म्हणून मुंबईचे महत्त्व वाढत गेले जवळजवळ पन्नास हजार चौरस मैल पसरलेले मराठ्यांचे राज्य मुंबईला जोडले आणि हा सर्व भाग 'मुंबई इलाखा' म्हणून ओळखला जाऊ लागला. या त्याच्या कामगिरी खूष होऊन या नव्या मुंबई इलाख्या चा पहिला गव्हर्नर म्हणून नेमले.या वेळी त्याचे वय अवघे चाळीस वर्षांचे होते. स्कॉटलंडहून आलेल्या याअविवाहीत तरुणाने सतत आठ वर्षे संबंध मुंबई इलाख्याचा कारभार केला.आपल्या कारकिर्दीत त्याने व्यापारधंद्याचा विकास, शिक्षण,वाहतूकव्यवस्था या महत्त्वाच्या बाबींना दिशा देण्याचा प्रयत्न केला.

पुण्यासारख्या ठिकाणी सतरा वर्षे एकाकी काढल्यामुळे एलफिन्स्टनला मुंबई राहणी अतिशय आवडली. तो लोकांत मिळूनमिसळून वागत असल्यामुळे जनतेत फार लोकप्रिय होता. त्याचप्रमाणे,तो एक कुशल गव्हर्नरही होता.अशा या कर्तबगार व्यक्तिमत्त्वाला आपला वार्षिक एक लाख रुपये पगार कमी आपण लग्न न करण्याच्या कारणांपैकी एक म्हणजे 'हा तुटपुंजा पगार कमी वाटतो', असे तो म्हणत असे. एवढ्या कमी पगारात आपल्याला पाहिजे ई असे कौटुंबिक जीवन जगता येणार नाही,अशी त्याची तक्रार होती.असे असले तरी त्याने प्रजेच्या हिताकडे दुर्लक्ष केलेले नाही. गरिबांची उन्नती ही फक्त शिक्षणामुळे होईल असा या एलफिन्स्टनचा दृढ विश्वास होता. म्हणूनच त्याने महाराष्ट्राच्या ग्रामीण भागात प्राथमिक शाळा काढल्या. जिल्ह्याच्या ठिकाणी व शहरात माध्यामिक शाळा उघडल्या त्याने मुंबईस वैद्यकीय शिक्षण देणारे पहिले महाविद्यालय उघडले. हेच ते आजचे ग्रँट मेडिकल कॉलेज. तरुणांच्या उच्च शिक्षणासाठी एक महाविद्यालय असावे,असे त्याचे स्वप्न होते. आजचे एलफिन्स्टन महाविद्यालय सुरू करून त्याने ते साकार केले.आज महाविद्यालयला १३५ वर्षे पुर्ण झाली. एलफिन्स्टनचे नाव आज ही ते छातीवर मिरवीत आहे. दादाभाई नौरोजी,फिरोजशहा मेहता,गोपाळ कृष्ण गोखले,डॉ.आंबेडकर, लोकमान्य टिळक आणि होमी भाभा इत्यादी नामवंत व्यक्ती याच कॉलेजमध्ये विद्यार्थी होत्या.

त्याने इथे पश्चिमात्य शिक्षणाची मुहूर्तमेढ रोवली म्हणून.तो स्वतः इंग्रज असूनही भारतीय भाषेच्याऐवजी इंग्रजीतून शिक्षण देणे भारतीय जनतेला हानिकारक ठरू शकेल,असे त्याचे स्पष्ट मत होते.इंग्रजी भाषा ही फक्त विज्ञान शिकण्यासाठी वापरली जावी,असे त्याचे म्हणणे होते.

त्याच्या मते उत्तम शिक्षण देऊन भारतीय जनतेला शासकीय कारभार चालविण्यासाठी तयार करता येईल,आणि इंग्रजांना फक्त राजकीय आणि लष्करी कारभारवर नियंत्रण ठेवता येईल.हिंदुस्थानानावरील साम्राज्य टिकवून धारण्यापेक्षा भारतीयांना देऊन साम्राज्य सोडून देणे योग्य होईल.हे धोरण ब्रिटीशांच्या धरून होते हे ,मत त्याने १८२३ साली व्यक्त केले होते.



## आशय

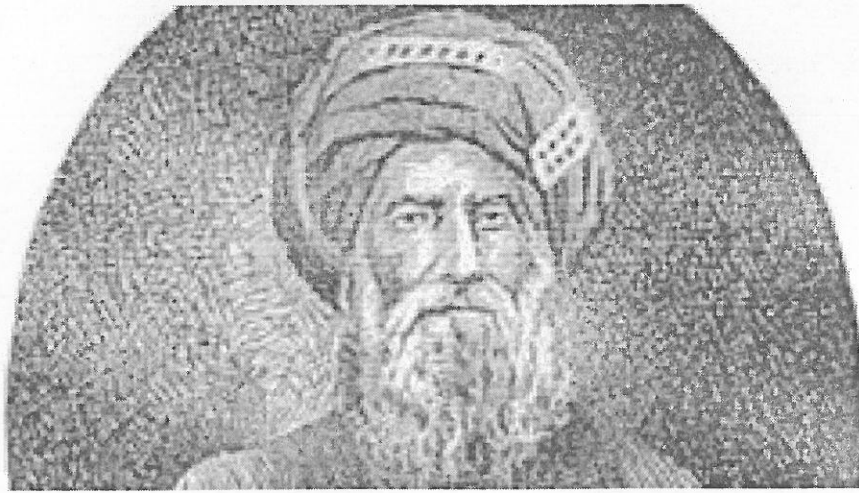
\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

अर्थात, भारतात शिक्षणाचा प्रसार झाला तरी नजीकच्या भविष्य काळात भारत गमावण्याची पाळी इंग्रजांवर येईल, असे त्याला वाटले नव्हते. भारतीय लोकांत जेव्हा शिक्षणाची वाढ होईल तेव्हा मात्र ते सरकारी-दरबारी आपला सहभाग मागून, कालांतराने देशाच्या स्वातंत्र्याची मागणी करतील याबद्दल एलफिन्स्टनच्या मनात संदेह नव्हता. साहेबाचा हा होरा बरोबर होता, हे कालांतराने सिद्ध झालेले आहे.

मुंबईत पहिले विज्ञान अभियांत्रिकी महाविद्यालय १८२३ साली सुरु झाले ते केवळ एलफिन्स्टनमुळे. या संस्थेत कला, विज्ञान, गणित, भौतिकशास्त्र इत्यादी विषयांच्या शिक्षणाची देखील सोय होती. तीन वर्षांचा अभ्यासक्रम पूर्ण केल्यानंतर उमेदवार सर्व्हेअरचे अथवा बिल्डरचे काम करण्यास पात्र ठरत असे. एलफिन्स्टनने शालेय शिक्षकांच्या प्रशिक्षणाची त्याचप्रमाणे वैद्यकीय महाविद्यालयाची मुहूर्तमेढ केली. सन १८२५ मध्ये स्थापन केलेले हे 'स्कूल फॉर नेटिव्ह डॉक्टर्स' पुढे ग्रँट मेडीकल कॉलेज बनले. त्यानंतर दोन वर्षांनी, म्हणजे १८२७ साली एलफिन्स्टन सेवानिवृत्त होऊन मुंबई सोडून ब्रिटनमध्ये गेले.

### \*उद्योगपती डेव्हिड ससून\*

बायबलमध्ये डेव्हिड नावाच्या इस्राएल येथील एका राजाचा उल्लेख आहे. तो ह्याचा मूळ पुरुष धर्माने ज्यू (यहुदी) असलेल्या डेव्हिड ससून यांच्या वाडवडिलांना बगदाद शहरात फार मानाचे स्थान होते. अर्थातच हे घराणे फार श्रीमंत होते. पण काही दुर्दैवी घटनांमुळे डेव्हिड ससून यांच्या वडिलांना या सर्व गोष्टींवर पाणी सोडावे लागले.



उमद्या आणि तरणाबांड डेव्हिड ससूनना शत्रूंपासून जीव वाचविण्यासाठी रात्रीच्या वेळी वेष बदलून बगदाद बंदरात उभ्या असलेल्या बोटीवर लपून राहावे लागे. ही बोट टायग्रिस नदीतून बुशायर बंदराकडे गेली आणि डेव्हिड ससून बगदादहून पळून जाण्यात यशस्वी झाले.साधारणपणे तीन वर्षांनंतर,म्हणजे १८३२ साली त्यांनी आपले पाऊल मुंबई बंदरात ठेवले. आपले कर्तृत्व आणि परिचय यांच्या जोरावर केवळ एक हजार पौंड कर्जाऊ भांडवलावर त्यांनी मुंबईच्या परिसरात कोट्यावधी पौंडाचे औद्योगिक साम्राज्य उभे केले.आपल्या व्यवसायानिमित्त यापूर्वीदेखील ते बुशायरहून मुंबईला आले होते. मुंबईचे बहुरंगी स्वरूप व दिलखुलास वातावरण यांमुळे ते मुंबईवर खूष झाले आणि म्हणूनच आपले सर्वस्व लुटले गेल्यानंतर ते पुन्हा उभे करण्यासाठी त्यांनी मुंबईची निवड केली. मुंबई त्या वेळीदेखील आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठ म्हणून ख्यातनाम होती.

मुंबईत हिंदू ,ख्रिश्चन ,पारसी ,मुसलमान इत्यादी विविध धर्मांचे लोक गुण्यागोविंदाने आणि एकोप्याने आपापला धंदा करित असत. याउलट मद्रस आणि कलकत्ता या दोन शहरांमध्ये निरनिराळ्या जातीपातींमधील वैमनस्यामुळे व्यापार-उद्योग सुरळीत चालत नसे.

डेव्हिड ससून त्या वेळी मुंबईच्या फोर्ट भागातील टॅमरिन्ड लेनमध्ये, एका छोटेखानी घरात राहत असत. ह्याच घराच्या तळमजल्यावर त्यांची कचेरी आणि गुदाम होते. त्यांना इथूनच पर्शिया या देशाशी आयात-निर्यात व्यापार सुरु केला.धंद्यामध्ये बिलकुल घाई अथवा उतावीळपणा न करता, फार शांतपणे ते आपला धंदा वाढवीत गेले. बंदराजवळ मालाच्या चढउतारासाठी धक्के आणि गुदाम विकत घ्यायला त्यांनी सुरुवात केली.त्यांची दृष्टी अचूक ठरली.नेमक्या ह्याच गोष्टींना लवकरच महत्त्व आले. कारण आंतरराष्ट्रीय व्यापारधंद्याच्या वाढीबरोबर आपोआपच बंदराजवळील जागांचे भाव वाढू लागले.त्याच्या कुटुंबाव्यतिरिक्त अन्य कोणालाही त्यामध्ये सामावून घ्यावे लागले नाही. त्यांना दोन बायकांपासून झालेल्या तेरा मुलांपैकी सात मुले ही त्यांची खरीखुरी मालमत्ता ठरली. मुलांमधील परिश्रमांची आवड आणि त्यांनी वडिलांना केलेली मदत यांमुळे एका पिढीतच ससून कुटुंबाला धंद्यामध्ये अफाट यश मिळाले.डेव्हिड ससून यांची धंद्यातील दूरदृष्टी फारचवाखाणण्याजोगी होती.त्यामुळे त्यांनी कापसाच्या धंद्यातील उज्वल भवितव्य ओळखून इंग्लंडला कापसाचे गठ्ठे निर्यात करून तेथून आयात केलेला कपडा बगदाद,बुशायर व हिंदुस्थान अशा तीन ठिकाणी विकायला सुरुवात केली. चीनबरोबर जेव्हा व्यापारी संबंध प्रस्थापित झाले तेव्हा त्यांनी या संधीचा फायदा घेऊन कॅन्टन, हॉंगकॉंग व शांघाय येथे आपल्या शाखा उघडल्या.आपला मोठा मुलगा अल्बर्ट याच्यावर त्यांनी मुंबईच्या व्यापाराची जबाबदारी सोपविली,तर दुसरा मुलगा एलियस याच्याकडे त्यांनी चीनमधील धंदा सोपविला.

## मुंबईतील आतंकवाद

यज्ञाक्षी कुलकर्णी, द्वितीय वर्ष कला, मराठी.

मुंबई शहराला स्वप्रांचीनगरी असे म्हणतात. कारण बाहेरून मुंबईमध्ये येणारा प्रत्येक माणूस एका स्वप्न डोळ्यात घेऊन येतो आणि ते पूर्ण करण्याचा तो प्रयत्न करतो. मुंबईमध्ये शिक्षण आरोग्याच्या सोयी महत्वाच्या आहेत. वाहतुकीची साधने, मनोरंजन, उद्योगधंदे अशा सर्व दर्जेदार गोष्टी येथे सहज उपलब्ध होतात. मुंबईच्या भौगोलिक स्थितीमुळे मुंबई ही महाराष्ट्राची राजधानी आहे व भारताची आर्थिक राजधानी आहे. वाढती लोकसंख्या आणि वाढती स्पर्धा यामुळे मुंबईचे जीवन अतिशय गतिमान बनले आहे. मुंबई ही पहाटेपासून ते मध्यरात्रीपर्यंत धावतच असते. टी कधी झोपेतच नाही असेही म्हणता येईल.

मुंबईमधून होणाऱ्या व्यापारामध्ये मुंबई व्यापाराच्या तुलनेत आघाडीवर आहे. मुंबईजर थांबली तर संपूर्ण देशाचे नुकसान होईल असा विचार करून दुष्ट प्रवृत्ती मुंबईच्या महत्वाच्या ठिकाणी हल्ले करून मुंबई बंद करण्याचा प्रयत्न करता असतात. मुंबई च्या भौगोलिक परिस्थितीचा फायदा उचलून आतंकवाद मुंबईत येतो व हल्ले करून एक वाईट आठवण मागे ठेऊन जातो जसे कि १९९३ साली मुंबई मध्ये महत्वाच्या व गर्दीच्या ठिकाणी साखळी पद्धतीने बॉम्बस्फोट करण्यात आले २००८ साली तीन ठिकाणी आतंकवादी हल्ला करून संपूर्ण भारताला हादरवून सोडले होते ह्या हल्ल्यामध्ये अनेक जण मारले गेले; अनेक जण अनाथ झाले अनेक घरे उद्ध्वस्त झाली असंख्य जाणं जखमी झाले अनेकांच्या घरात कायमचा अंधार झाला बरेच जवान शाहिद झाले ह्या आतंकी हल्ल्याचा उल्लेख जरी आला तयारी प्रत्येकाच्या अंगावर काटा उभा राहतो. असे अनेक छोटे मोठे आतंकी हल्ले चळवळी सतत मुंबईमध्ये सुरु असतात, पण मुंबईचे वैशिष्ट्य म्हणजे ह्या घटना घडल्यानंतर सुद्धा मुंबई पुन्हा नव्या जोमाने आपल्या पायावर उभी राहू ;लागते आणि स्वप्रांचीनगरी असणारी मुंबई पुन्हा आपले दोन्ही हात पसरून मुंबईत येतांना स्वप्न घेऊन येणाऱ्या प्रत्येकाचं हसत मुखाने स्वागत करते.



## जर मुंबई शहर नसलं तर?

मुंबई शहर हे अनेक शहरांमधील एक महत्त्वाचे शहर आहे कारण ती भारताची आर्थिक राजधानी आहे व अनेक खेड्यापाड्यातील लोक इथे उपजीविकेचे साधन मिळावे म्हणून येतात.

डोळ्यात स्वप्ने घेऊन,  
मनात उत्साह भरून,  
भरपूर आत्मविश्वास घेऊन,  
आलो मी ही मुंबई नगरीला.

मुंबई ही मायावी नगरी  
तिच्या मायाजाळ्यात फसलो मी,  
अनेक अनुभवातून मी,  
घेतली सकारात्मक ऊर्जा ,

मनात विचार आला,  
सगळ्यांना खुला मंच देणारी ,  
अशी ही जदुगरी नगरी मुंबई,  
जर नसली तर.

मुंबईत अनेक जाती धर्माचे लोक एकत्र गुण्यागोविंदाने राहतात. अनेक उद्योग धंदे करतात पण हे कसं सुरू झालं? मुंबई हे एक उत्तम बंदर आहे त्यामुळे देशाची अर्थव्यवस्था विकसित होऊ लागली इथे वस्तूंची आयात- निर्यात सुरू झाली व मुंबई हे सुरुवातीच्या काळात सात बेटांचे शहर होते. त्यावर पोर्तुगीजांचा अंमल होता. सुरुवातीला स्थानिक लोकांनी रेशीम, तांदूळ, कापूस, तंबाखू, अशा वस्तूंची आयात- निर्यात करण्यास इथे सुरुवात केली. ही

## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

प्रक्रिया मोठ्या प्रमाणावर सुरू झाली. या बंदरामुळे फक्त देशांतरगत व्यापार वाढला असे नाही तर बाहेरच्या देशांबरोबर पण आयात- निर्यात सुरू केली. नंतर ब्रिटिशांच्या काळात त्यांनी रेल्वेची स्थापना केली. पहिल्या रेल्वेने बोरीबंदर ते ठाणे प्रवास केला. विविध पर्यटन स्थळांना रेल्वेची विकास आणि जोडणी झाल्यामुळे पर्यटन सुद्धा वाढले. अनेक अकुशल लोकांना रेल्वेमार्ग चालविण्यामध्ये रोजगार दिला गेला. रेल्वेने अतिशय जलद गतीने तंत्रज्ञान बदलले म्हणून शेतकऱ्यांनी स्वतःच्या फायद्यासाठी नाही तर शहरातल्या बाजारात त्रिकीसाठी धान्य व वस्तू पाठवल्या. यामुळे शेतकऱ्यांना अनेक वस्तूंची देवाणघेवाण देशांच्या विविध भागात करणं सोपं झालं आयात- निर्यात वाढली यामुळे मुंबई शहर आर्थिक दृष्टीने स्थिर झालं.

हरप्पन सांस्कृतिच्या काळापासून माणसाला कापसापासून कापड विणण्याचे ज्ञान अवगत होते. स्वातंत्र्य संघर्षादरम्यान अरबिंदो घोष यांच्या नेतृत्वाखाली स्वदेशीच्या चळवळींची सुरुवात झाली. तेव्हा बहुतेक भारतीयांनी ब्रिटिश कापड्यांवर बहिष्कार टाकल्याने घरगुती उद्योगाला प्रोत्साहन मिळाले. पहिल्या महायुद्धामुळे परदेशातून कापडाचा पुरवठा निलंबित करण्यात आला. ज्यामुळे कापूस उत्पादकांना स्वतः कापसाचं उत्पादन घेण्याशिवाय अन्य पर्याय उरला नाही. मुंबईने रेल्वे आणि रस्ते बनविले आणि मुंबईत कापडाची प्रक्रियेसाठी आवश्यक आद्र हवामान असल्यामुळे शेतकऱ्यांनी कापसाची प्रक्रिया करण्यास सुरुवात केली. त्यामुळे मुंबई कापड गिरण्याची स्थापना १८५१ मध्ये व्हायला सुरुवात झाली आणि आजूबाजूच्या गावातील लोकांना रोजगार मिळू लागला. मुंबईमध्ये 'BOMBAY SPINNING AND WEAVING MILLS' ची स्थापना करण्यात आली. अशाप्रकारे मुंबई हे कापसाची निर्यात व कापडाची निर्मिती याचे प्रमुख केंद्र बनले.

ब्रिटिशांनी रिझर्व बँक ऑफ इंडियाची स्थापना एप्रिल १९३५ साली मुंबईत केली. शहरी व निमशहरी भागात बँका सुरू करण्यास रिझर्व बँक ऑफ इंडियाचा फायदा झाला. त्यामुळे अनेक उद्योगांना चालना मिळाली. लोकांना व शेतकऱ्यांना पैसे मिळू लागले व याचा फायदा भारतातील अनेक भागातील व शहरातील लोकांना होऊ लागला.

गांधीजींनी भारत छोडो आंदोलन पण मुंबईतील ऑगस्ट क्रांती मैदानात सुरू केलं. भारताला स्वातंत्र्य मिळवण्यासाठी याचा खूपच फायदा झाला. डाॅ. अंती बेझंट, फिरोजशहा मेहता, व स्वातंत्र्यवीर सावरकर यांच्या सारखे थोर स्वातंत्र्य सैनिक मुंबईत कार्यरत होते, ज्यामुळे भारताला स्वातंत्र्य मिळायला मदत झाली.

१९३०साली मालाड येथे हिंमाशु राॅय यांनी बाॅम्बे टाॅकीज ची स्थापना केली. ज्यामुळे भारतात सिनेमा उद्योगाला चालना मिळाली. मुंबई शहर भारतातील चित्रपट उद्योगाचे केंद्र बनले. आणि आता मुंबईचा चित्रपट उद्योग एवढ्या मोठ्या प्रमाणात वाढला आहे. की तो हाॅलीवूडच्या बरोबरीने किंवा त्याहूनही अधिक आहे.

मुंबईच्या सांस्कृतिक आकर्षणामध्ये स्मारके आणि संग्रहालये याचा समावेश आहे. गेटवे ऑफ इंडिया, ताज हाॅटेल, मरीन ड्राईव्ह, जूहू बीच, प्रीन्स ऑफ व्हेलस् म्यूसियम, डाॅ.भाऊ दाजी लाड संग्रहालय, नरीमन पाॅईंट, धोबी घाट, एलिफंट व्हेलस्, छत्रपती शिवाजी टर्मिनस अशी आणखी बरीच स्थळं आहेत. तसेच क्राॅफर्ड मार्केट व मुळजी जेठा मार्केटची स्थापना झाल्यामुळे लोकांना उत्तम वस्तुंची खरेदी करणे सोपे झाले. म्हणूनच मुंबई हे परदेशी पर्यटकांमध्ये एक लोकप्रिय पर्यटन स्थळ आहे. उद्योग धंद्यासाठी व पोटापाण्यासाठी देशाच्या कानाकोपर्यातून लोकं मुंबईत येऊ लागली. आपण मुंबईला गेलो तर काहीतरी उद्योग करून आपल्याला चार पैसे कमवता येतील हा विश्वास मुंबईने प्रत्येकाला दिला. त्यामुळे देशाच्या कानाकोपर्यातील अठरा पगड जातीचे व धर्माचे लोक येथे येऊन वसले. त्यांना मुंबईने आसरा दिला. लोकांना पण विविध जाती व भाषा असूनसुद्धा या विविधतेने एकता साधली व मुंबईने कधीच कोणाला निराश केले नाही. या शहरावर अनेक संकटे येऊन सुद्धा लोकांनी एकजुटीने त्यांचा सामना केला. मुंबई ही भारताच्या विविधतेची एक छोटीशी प्रतिकृती आहे. ही मुंबई माणसाला जगायला शिकवते. इथले लोक एकमेकांना मदत करायला तत्पर असतात. असं म्हणतात की मुंबई कधीच झोपत नाही. तिचं चक्र अव्याहतपणे चालू असतं. माणूस इथे येताना डोळ्यात स्वप्न घेऊन येतो आणि मुंबई ते पूर्ण करते. पण आता मुंबईची लोकसंख्या अफाट वाढली आहे. म्हणूनच मला असं वाटतं की, मुंबई मानवी रूप घेऊन ओरडून सांगते की, माझं पोट आता भरलंय. मी तुम्हाला निवारा देऊ शकत नाही अशा प्रकारे मुंबई शहर नाहीसा झालं तर आपण काय करणार? आपले पालक गावातल्या बालपणीच्या अनेक जुन्या आठवणी स्वतःच्या मनात जपून ठेवतात तसेच आपण मुंबईकरांनी मुंबईच्या आठवणी आपल्या मनात ठेवायला पाहिजेत.

ह्या मुंबईने आपल्याला इतकं काही दिलं आहे, एवढं समृद्ध केलं आहे की ही मुंबई नसती तर? असा विचार पण आपण करू शकत नाही. असं वाटतं की जरी आता या शहरात एवढी गर्दी झाली असली तरी पण इथे राहणार्या माणसांच्या एकजुटीमुळे मुंबईची कायम भरभराटच होत राहिल.



## मुंबई आणि क्रिकेट.....!

सर्व जगात पन्नासहून कमी देशात जरी क्रिकेटचा खेळ खेळला जात असला तरी जिथं जिथं तो खेळला जातो आहे तिथे तिथे तो विलक्षण लोकप्रिय झाला आहे. क्रिकेट च्या माहेरघरी म्हणजे इंग्लंडमध्ये गुरडफोर्ड या गावी इ.स. १५५० च्या सुमारास या खेळाचा जन्म झाला. सुरवातीला कोणत्याही नियमांशीवाय हा खेळ खेळला जात. परंतु १७४४ साली प्रथमच क्रिकेट चे नियम तयार करण्यात आले. आपल्या देशात क्रिकेट चा प्रवेश व्हायला १८ वे शतक उजाडावे लागले. इस्ट इंडिया कंपनीच्या वसाहतवादीच्या व गोऱ्या सोजिरीत सामने खेळले जाऊ लागले. मग या खेळाचे लोन कलकत्ता व मुंबई या प्रमुख शहरात पसरवायला वेळ लागला नाही.

पारश्यानी इ.स. १८४८ साली "दि ओरिएंटल क्रिकेट क्लब " ची स्थापना मुंबईत केली. हा क्लब फक्त दोनच वर्ष कार्यरत होता. पारशी-हिंदू-मुस्लिम खेळाडुनच्या कॅथलिक खेळाडू फारशे संघटित नसल्यामुळे की काय, कॅथलिक जिमखाण्याची वास्तू उभी राहायला १९१२ साल उजाडावे लागले. क्रिकेट पंढरीच्या मुंबईच्या क्रिकेटची ही पूर्वपीठिका, जिच्यामुळे मुंबईचे क्रिकेट अत्यंत मजबूत पायावर उभे राहिले. इथे मुंबई च्या क्रिकेट चा पहिला टप्पा मजबूत झाला.



## आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

इ.स.१८९० हे साल मुंबईच्या क्रिकेट मध्ये फार महत्त्वाचे मानले जाते.कारण ह्या वर्षी लॉर्ड हॅरीस या क्रिकेट प्रेमी इंग्रजांची मुंबईच्या गव्हर्नर पदी नेमणूक झाली. प्रस्तुत सामने मुंबईतच खेळले जात असल्यामुळे मुंबईच्या क्रिकेटरसिकाना भारतातल्या अनेक उत्तमोत्तम खेळाडूंचा खेळ पाहण्याची सुवर्णसंधी मिळे;अर्थातच या मुळे सामन्यांना तोबा गर्दी उसळे.ज्यांना सामना पाहणे शक्य नसे ते आकाशवाणीवर चालू असलेल्या मिठा जादूगार ,ए.एफ.एस,तथा बॉबी तल्यारखान यांच्या समोलचनांवर तुटून पडत.घरी क्रिकेतरसिक रेडियोला कान लावून असत.

बी.सी.ए. चे अध्यक्ष शेषराव वानखडे १९७४ साली चर्चगेट परिसरातील पूर्वीच्या लोडर्स रेक्रिएशन ग्राऊंडवर ४५ हजार प्रेक्षक बसू शकतील असे आलिशान वानखडे स्टेडियम तयार केले.एका वर्षात ते काम पूर्ण झाले.व त्याच वर्षी तेथे वेस्ट इंडिज विरुद्धाचा कसोटी सामना खेळण्यातही आला.या साठी सुमारे अडीच लाख रुपये खर्च आला.मुंबईच्या क्रिकेटला उत्तेजन देण्यासाठी बी.सी.ए. प्रतिवर्षी एकूण ६४ क्रिकेटस्पर्धा (टूर्नामेंट) भरवत असते.यातील महत्त्वाच्या म्हणजे कांगा लीग,टाइम्स ऑफ इंडिया ऑफिस शिल्ड, पुरूषोत्तम शिल्ड, तालीम शिल्ड,इंटर ऑफिस टूर्नामेंट,इन्शुरन्स शिल्ड इत्यादी.

मुंबईत लोकसंख्या बेसुमारपणे वाढलेली असल्यामुळे अलीकडे अस्तित्वात असलेली मैदाने खेळाडूंना नक्कीच अपुरी पडत आहेत.त्यात भर म्हणून पूर्व किंवा पश्चिम उपनगरात मोकळी जागा असूनही क्रिडांगणाची सोय नाही ही दुर्दैवाची गोष्ट आहे.अण्णा वैद्य व द्रोणाचार्य रमाकांत आचरेकर हे दोन मुख्य प्रशिक्षक होऊन गेले.यांनी कसदार क्रिकेटपटू निर्माण केले.

सचिन तेंडुलकर,विनोद कांबळी,प्रवीण आमरे हे शिष्यवीर विश्वविक्रम करत असून चौथा अमोल मझुमदार कसोटी क्रिकेटच्या प्रवेशाद्वारा जवळ आपली बॅट तयारीत ठेवून तो स्वतः तयार आहे.

अशी ही मुंबई क्रिकेटची पंढरी.या पंढरीत के नाही? क्रिकेटचे नामांकित तितकेच आदर्श क्लबस आहेत.भव्य मैदाने आहेत.महान प्रशिक्षक आहेत.भव्य स्टेडियम आहेत.सर्वात महत्त्वाचे म्हणजे या पंढरीतल्या खेळाडूंजवळ चिवटपणा व लढण्याची जिद्द आहे.या मुळे आज मुंबईला क्रिकेट पंढरी होणाऱ्या दुर्मिळ बहुमान मिळालाय.या साठी अनेकांचे परिश्रम कारणीभूत ठरले आहेत.

## मुंबईतील पाऊस

तहानलेल्या त्या धरतीलाही ,  
आता चिंबचिंब भिजायचं आहे ,  
पहिल्या पावसाच्या थेंबांनी ,  
एवढं का मग लाजायचं ?

असा हा पाऊस , निसर्गाचे सर्वात सुंदर रूप म्हणजे पाऊस . त्या पाऊसाची वाट तर लहानमुलां पासून ते म्हाताऱ्या आजी आजोबा पर्यंत सगळेच पाहतात . शेतकऱ्यांपासून ते उद्योग - धंद्यावरील माणसांपर्यंत त्याची सर्वच वाट पाहतात पण एक सांगू मुंबईच्या पावसाची मज्जाच वेगळीच असते . मुंबईत पावसाळा सुरुवात झाली कि प्रत्येकाच्या घरातून कांदा भाजीचा आणि आले टाकून केलेल्या चहाचा वास सुटतो छत्री , रेनकोट यांची खरेदी होते घरात उत्साहाचे वातावरण होते. मुंबईने पासवाची अनेक रूपे पहिले . कधी रोमँटिक , कधी भयानक , कधी लपाछापी खेळणार , तर कधी मायेने हात फिरवणारा तर कधी तोच हात काढून घेणारा . मुंबईत गणशे उत्सव म्हणजे सर्वात सुंदर सण. गपतीच पहिल्या दिवशी पाऊस हा पडलाच. पाहिजे . गणपती बाप्पा आणि आम्ही पाऊसात भिंज घरात येतो आणि बाप्पा आमचं घराची शोभावाढतात . पाऊस पडतानात असा वाटत कि निसर्ग बाप्पा चे स्वागत करत आहे .

शाळेच्या मुलासाठी हा पाऊस म्हणजे एक खेळणं असत . "प्लीझ पाऊस आज खूप पड म्हणजे शाळेला सुट्टी मिळेल "आशा मागण्या मुलाच्या सुरुच असतात एका आई साठी हा पाऊस चिंतेचे कारण असतो आपल्या मुलाची आई पावसाळ्यात आधी काळजी घेते. या पावसाळ्यात मुंबईचा जीव असणारी लोकल मात्र बंद पडते किंवा विस्कळीत होते . पण हा पाऊस आठवणीची ट्रेन मात्र चालू करतो. त्या आठवणी पावसात चिंब भिजून निघतात .

पावसाचे अजून एक सुंदर रूप म्हणजे प्रेम . पावसाचे व भावनाचे जुने नाते प्रत्येकजण मिळेल ती संधी साधून पावसाशी आपले भावनिक नाते जोडतात आणि त्या पावसात एकरूप होऊन जातात . या पावसात प्रत्येकाला आठवतेते आपले प्रेम . या प्रेमात सर्व चिंब भिजतात व त्याचा प्रेमाला साद मिळते ती पावसाची . मुंबईतील रिम झिम पाऊस दरवर्षी आणिक नवीन प्रेमकथा



# आशय

\*\*\* मराठी प्रबोधनचे विद्यार्थी नियतकालिक \*\*\* ९ ऑगस्ट २०१७

लिहीतअसतो पावसाने मुंबई नेहमी दिले आहे पण त्या दिवशी मात्र त्याने खूप काही काढून घेणारा .



तो दिवस म्हणजे २६ जुलै २००६ . प्रत्येक मुंबईकराला हा दिवस लक्ष्यात राहिल .या दिवशी पाऊस एक भयानक आठवण देऊन गेला . पूर्ण मुंबई पाण्यात बुडाली होती . प्रत्येक माणूस अडकला होता ज्याची मुले अडकली होती त्याच्या आई बाबा काळजाचे ठोके वाढत होते . हा दिवस मुंबई साठी काळा दिवस ठरला .पण मुंबई परत नव्याने उभी राहिले असे निसर्गाचे भयानक रूप मुंबईकरांना बघायला मिळालं .खरंतर पावसाळ्यात मुंबईकरांचे रोजचे जीवन थोडे अजून कठीण होते लोकलचा त्रास , घरात पाणी येते , रोगराई पसरते, अपघात होतात . पण मुंबईकर या प्रॉब्लेम बरोबर लढतात व हसून त्याच सामना करता .

मुंबई आणि मुंबईकर पावसाची वाट कशी बघतात जशी प्रत्येक रात्र सूर्याचा पहिल्या किरणांचा वाट बघते . शेवटी एकाच म्हणायचं आहे ,

पहिल्या पावसाचं पहिल्या थेंबात ,  
सगळं जग एकवटून येत ,  
मनातील रडगाणी वाहून नेत,  
नवीन नातं जोडून जात

